Adler-Jahrbuch 1941

Der Führer und sein Reichsmarschall

Adler-Jahrbuch 1941

Herausgegeben von der
Schriftleitung der Luftwaffen-Illustrierten

Der Adler

Verlag Scherl, Berlin SW 68

Inhalt

Seite

Kalendarium 6

Die Luftwaffe im großdeutschen Befreiungskampf.
Von Major Dr. Frhr. von Siegler 18

Wiedersehen in Flandern. Novelle von Oberleutnant Ulrich Sander 31

Im Rücken des Feindes. Fallschirmjäger greifen an. Von Stabsarzt Dr. Jäger 35

Fallschirmspringer. Gedicht von Major Walter Bloem 44

Das englische U-Boot „Seal" wird gefangen genommen.
Von Oberleutnant Otto Paust 46

Sie schmiedeten unsere Luftwaffe. Von Josef Lentes 52

Der Weg zum heutigen Kriegsflugzeug. Von Oberstleutnant Paul Sommer . . 59

Die bekanntesten deutschen Flugzeuge 68

Eins greift ins andere. Von Heinz Bongartz 72

Truppentransporter der Luft. Von Joachim Matthias 78

Brief eines Offiziers der Luftwaffe an seinen Neffen.
Von Oberstleutnant Hermann Adler 87

Küstenflieger. Gedicht von Oberleutnant Otto Paust 92

Bomben auf Hetzsender Tromsö. Von Dr. Werner Keller 93

Das Adler-Geschwader greift an. Von Oberleutnant Werner Baumbach . . . 99

Ju 88. Ein Bildbericht 106

Der Schiedsrichter. Novelle von Arnold Ulitz 108

Seite

Neuzeitliche Flakartillerie. Von Dipl.-Ing. Richard Schulz 113

Adlerflug. Gedicht von Max Barthel 120

Notizen von der Front. Von Major Richard Euringer 122

Handstreiche und Husarenstücke unserer Flieger. Von Dr. W. Roßmann . . . 125

Hölle Dünkirchen. Von Oberleutnant Deickert 132

Krieg aus der Luft — damals. Von Friedrich Wencker-Wildberg 138

Luftwaffenphysik. Von Heinrich Kluth 145

Feindflug ohne Sicht. Von Leutnant Markus Joachim Tidick 152

Zwei Flieger. Novelle von Heinrich Zerkaulen 157

Täglich passieren Anekdoten. Von Major Richard Euringer 161

Fliegerdeutsch — zum Mitreden. Von Oberleutnant Carl Hähnel 162

Uniformen und Abzeichen der Luftwaffe 167

Ein Jahr großdeutscher Befreiungskampf 170

Bildnachweis: Dr. Strache (1), H. Schaller (3), A. Stöcker (8), Eitel Lange (1), F. F. Bauer (1), Stiasny (4), R. L. M. (2), NS-Fliegerkorps—Riehme (2), Scherl (32), Hoffmann (5), Atlantic (1), Weltbild (1), Adler-Archiv (1), Verlagsanstalt Hermann Klemm (3), PK Grabler-Scherl (6), PK Folkers-Scherl, PBZ (2), PK Eschenburg (2), PK W. Ruge (1), PK Göbel-Weltbild (1), PK Melchior-Scherl (1) · PK Lysiak-Scherl (1), PK v. Pebal-Scherl (1), PK Grosse-PBZ (1), PK v. Kayser-Scherl (1), PK Jütte-Scherl (1), PK Plazek (7), PK Mänz-Weltbild (1), PK Sturm-Scherl (1), PK Schaller-PBZ (1), PK Stempka-PBZ (1), PK Sprotte-Weltbild (1), Ufa (1), von den Bildstellen der Firmen Junkers (9), Dornier (6), Messerschmitt (2), Arado (1), Fieseler (1).

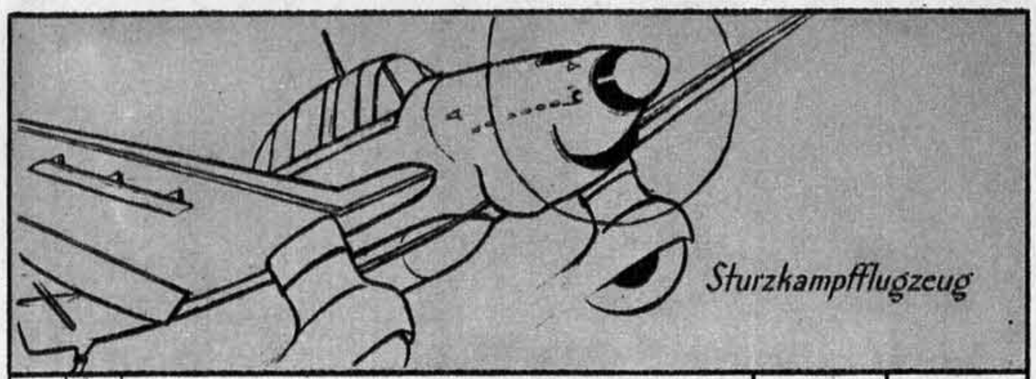
Sämtliche in diesem Buch enthaltenen Luftbilder sind freigegeben durch RLM

Für den Inhalt verantwortlich Dr. Georg Böse, Berlin-Charlottenburg 9

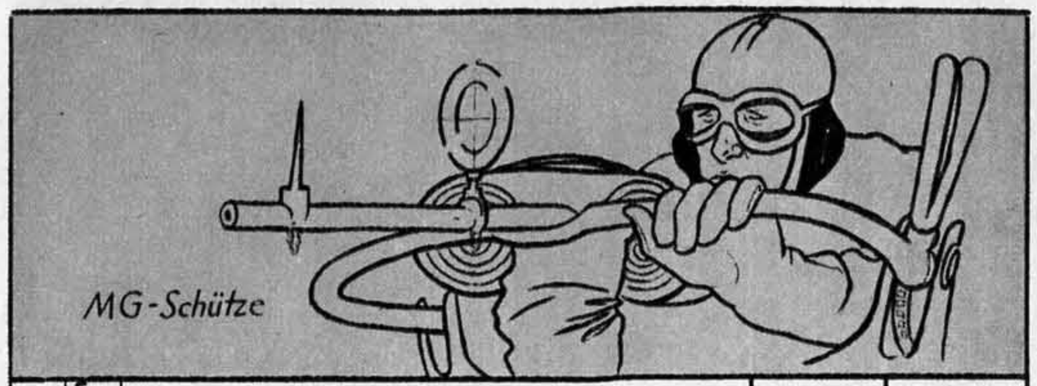
Printed in Germany. Alle Rechte, insbesondere das der Übersetzung, vorbehalten

Copyrigth 1940 by August Scherl Nachf., Berlin SW 68

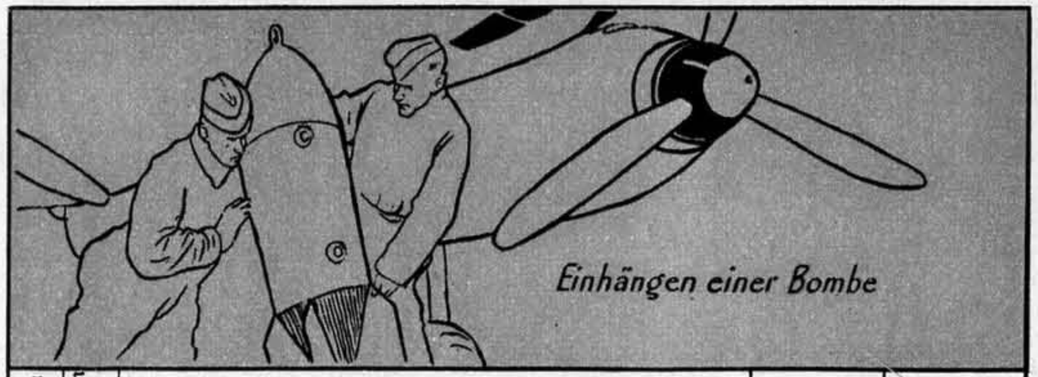
Kupfertiefdruck August Scherl Nachf. Berlin SW 68



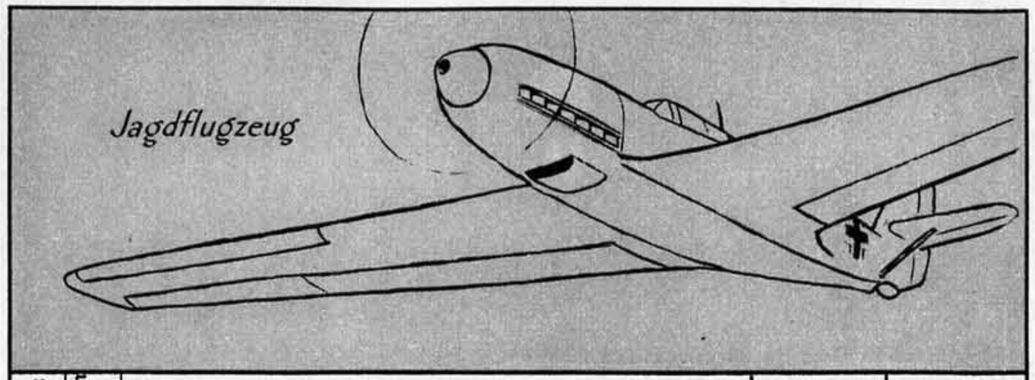
Datum	Wochentag	Januar / Hartung Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	M	Neujahr. 1834 Deutscher Zollverein	8 11	15 56	9 54	20 30
2	D	1777 Bildhauer Christian Rauch *	8 11	15 57	10 20	21 37
3	F	1912 Felix Dahn †	8 11	15 58	10 43	22 41
4	S	1913 Graf v. Schlieffen †	8 11	16 0	11 6	23 45
5	S	1919 Gründung der Dtsch. Arbeiterpartei	8 10	16 1	11 28	—
6	M	1926 Gründung der Deutschen Lufthansa	8 10	16 2	11 51	0 48
7	D	1831 Generalpostmeister Stephan *	8 10	16 4	12 17	1 51
8	M	1916 Ententetruppen räumen Gallipoli	8 9	16 5	12 46	2 54
9	D	1927 Houston Stewart Chamberlain †	8 9	16 7	13 18	3 55
10	F	1920 Inkrafttreten des Versailler Diktates	8 8	16 8	13 59	4 56
11	S	1923 Besetzung des Ruhrgebiets	8 8	16 10	14 47	5 52
12	S	Eintopfsonntag. 1893 Hermann Göring und Alfred Rosenberg *	8 7	16 11	15 42	6 44
13	M	1935 Saarabstimmung	8 6	16 13	16 46	7 29
14	D	1930 Mordanschlag auf Horst Wessel	8 5	16 14	17 56	8 9
15	M	1933 Wahlsieg der NSDAP in Lippe	8 4	16 16	19 10	8 44
16	D	1901 Maler Arnold Böcklin †	8 3	16 17	20 25	9 15
17	F	1318 Baumeister Erwin v. Steinbach †	8 2	16 19	21 42	9 43
18	S	1871 Reichsgründung	8 1	16 20	22 59	10 10
19	S	1915 Erster Luftangriff auf England	8 0	16 22	—	10 38
20	M	1934 Gesetz zur Ordnung d. nationalen Arbeit	7 59	16 23	0 16	11 7
21	D	1934 Baumeister Ludwig Troost †	7 58	16 25	1 31	11 40
22	M	1850 General Litzmann *	7 57	16 27	2 46	12 16
23	D	1930 Nationalsoz. Regierung in Thüringen	7 56	16 29	3 55	13 1
24	F	1712 Friedrich d. Große * 1932 H. Norkus †	7 54	16 30	5 0	13 53
25	S	1077 Kaiser Heinrich IV. in Canossa	7 53	16 32	5 55	14 51
26	S		7 52	16 34	6 42	15 55
27	M	1756 Wolfgang Amadeus Mozart *	7 50	16 36	7 21	17 3
28	D	1923 Erster Parteitag d. NSDAP in München	7 49	16 38	7 54	18 11
29	M	1860 Ernst Moritz Arndt †	7 48	16 39	8 22	19 18
30	D	1933 Adolf Hitler wird Reichskanzler	7 46	16 41	8 47	20 25
31	F		7 45	16 43	9 10	21 29



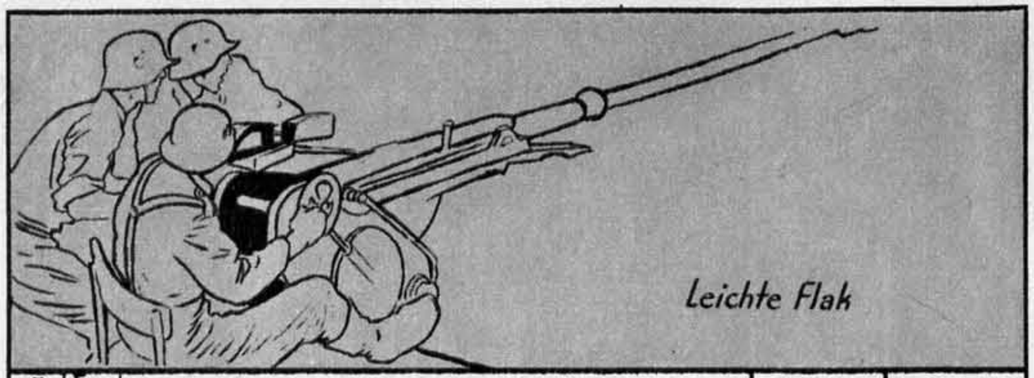
Datum	Wochentag	Februar / Hornung Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	S	1933 Erster Vierjahresplan	7 43	16 45	9 32	22 34
2	S	1829 Naturforscher Alfred Brehm*	7 42	16 47	9 55	23 36
3	M	1721 Seydlitz *	7 40	16 49	10 20	—
4	D	1936 Ermordung Wilhelm Gustloffs	7 38	16 51	10 47	0 38
5	M	1938 Hermann Göring wird Generalfeldmarschall	7 37	16 53	11 17	1 40
6	D	1813 Aufruf Yorcks an d. ostpreußischen Stände	7 35	16 55	11 53	2 41
7	F	1915 Winterschlacht in Masuren	7 33	16 57	12 37	3 38
8	S	1807 Schlacht bei Preußisch-Eylau	7 32	16 59	13 28	4 31
9	S	Eintopfsonntag. 1905 Maler Adolf v. Menzel †	7 30	17 1	14 27	5 20
10	M	1920 Abstimmung in Nordschleswig	7 28	17 3	15 35	6 3
11	D		7 26	17 5	16 48	6 41
12	M	1804 Philosoph Immanuel Kant †	7 24	17 7	18 4	7 14
13	D	1883 Richard Wagner †	7 22	17 8	19 24	7 45
14	F	1468 Johann Gutenberg †	7 20	17 10	20 42	8 13
15	S	1763 Friede von Hubertusburg	7 17	17 12	22 2	8 42
16	S	1620 Friedrich Wilhelm der Große Kurfürst *	7 15	17 14	23 20	9 11
17	M	1827 Pestalozzi †	7 13	17 16	—	9 43
18	D	1546 Martin Luther †	7 11	17 17	0 36	10 19
19	M	1915 Angriff auf die Dardanellen	7 9	17 19	1 47	11 1
20	D	1810 Andreas Hofer von den Franzosen erschossen	7 7	17 21	2 52	11 50
21	F	1916 Beginn der Schlacht bei Verdun	7 5	17 23	3 49	12 45
22	S	1788 Philosoph Arthur Schopenhauer *	7 3	17 25	4 38	13 45
23	S	1930 Horst Wessel seinen Verletzungen erlegen	7 1	17 27	5 19	14 50
24	M	1920 Verkündung des Parteiprogramms durch Adolf Hitler	6 59	17 29	5 55	15 57
25	D	Fastnacht. 1916 Erstürmung von Douaumont	6 57	17 31	6 24	17 4
26	M	1924 Beginn des Hitler-Prozesses	6 55	17 33	6 50	18 11
27	D	1925 Wiederbegründung der NSDAP	6 53	17 35	7 13	19 15
28	F	1833 Graf v. Schlieffen *	6 51	17 36	7 36	20 20



Datum	Wochentag	März / Lenzing Gedenktage	Sonnen· Aufg.	Sonnen· Untg.	Mond· Aufg.	Mond· Untg.
1	S	1935 Rückkehr des Saargebietes	6 48	17 38	7 59	21 23
2	S	1689 Die Franzosen verwüsten Heidelberg	6 46	17 40	8 23	22 25
3	M	1918 Friede von Brest-Litowsk	6 44	17 42	8 49	23 27
4	D		6 42	17 44	9 18	—
5	M	1935 Hans Schemm †	6 39	17 46	9 50	0 28
6	D	1930 Großadmiral v. Tirpitz † ☽	6 37	17 48	10 30	1 25
7	F	1936 Wiederherstellung der deutschen Wehrhoheit	6 35	17 50	11 17	2 19
8	S	1917 Graf Zeppelin †	6 32	17 52	12 11	3 9
9	S	Eintopfsonntag	6 30	17 53	13 13	3 54
10	M	1813 Stiftung des Eisernen Kreuzes	6 28	17 55	14 22	4 34
11	D	1888 Raiffeisen †	6 25	17 56	15 37	5 9
12	M	1877 Wilhelm Frick *	6 23	17 58	16 56	5 41
13	D	1938 Wiedervereinigung Österreichs mit Deutschland ☉	6 20	18 0	18 16	6 11
14	F	1803 Klopstock †	6 18	18 2	19 38	6 40
15	S	933 Sieg Heinrichs I. in der Ungarnschlacht	6 16	18 3	20 59	7 10
16	S	Heldengedenktag. 1935 Allgemeine Wehrpflicht 1939 Errichtung d. Protekt. Böhmen u. Mähren	6 13	18 5	22 19	7 42
17	M	1813 Aufruf „An mein Volk"	6 11	18 7	23 35	8 18
18	D	1813 Hebbel * 1915 Untergang Weddigens	6 9	18 9	—	8 59
19	M	1873 Max Reger *	6 6	18 11	0 44	9 46
20	D	1940 Schlag gegen britische Flotte bei Scapa Flow ☾	6 4	18 12	1 45	10 41
21	F	Frühlingsanfang. 1933 Tag von Potsdam	6 2	18 14	2 37	11 39
22	S	1832 Goethe †. 1939 Heimkehr des Memellandes	6 0	18 16	3 20	12 43
23	S	1868 Dietrich Eckart *	5 58	18 18	3 57	13 49
24	M		5 55	18 19	4 27	14 54
25	D	1907 Ernst v. Bergmann †	5 53	18 21	4 54	16 0
26	M	1827 Ludwig van Beethoven †	5 50	18 23	5 18	17 5
27	D	1845 Physiker Röntgen * ●	5 48	18 25	5 40	18 9
28	F	1884 Gründung der Deutschen Kolonialgesellschaft	5 46	18 27	6 3	19 13
29	S	1934 Landjahrgesetz	5 43	18 29	6 26	20 16
30	S	1559 Verfasser des 1. dtsch. Rechenbuches A. Riese†	5 41	18 30	6 52	21 17
31	M	1923 Franzosen erschießen in Essen 13 deutsche Arbeiter	5 39	18 32	7 20	22 19

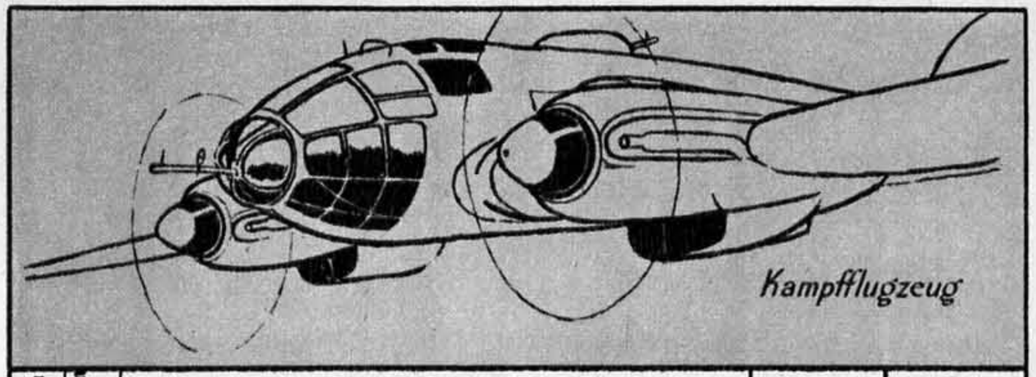


Datum	Wochentag	April / Oster Gedenktage	Sonnen· Aufg.	Sonnen· Untg.	Mond· Aufg.	Mond· Untg.
1	D	1815 Otto von Bismarck *	5 36	18 34	7 51	23 17
2	M	742 Karl der Große *	5 34	18 36	8 27	—
3	D	1897 Johannes Brahms †	5 32	18 37	9 10	0 12
4	F	1823 Wilhelm von Siemens *	5 29	18 39	10 0	1 2
5	S	1723 Baumeister Fischer v. Erlach † ☽	5 27	18 40	10 57	1 48
6	S	1528 Albrecht Dürer †	5 24	18 42	12 1	2 28
7	M	1348 Gründung d. erst. dtsch. Universität in Prag	5 22	18 44	13 12	3 5
8	D	1940 Britische Flotte bei Scapa Flow bombadiert	5 19	18 46	14 26	3 37
9	M	1940 Besetzung Dänemarks und Norwegens	5 17	18 47	15 45	4 8
10	D	1933 Göring wird preußischer Ministerpräsident	5 15	18 49	17 5	4 36
11	F	Karfreitag ☉	5 13	18 51	18 28	5 6
12	S	1809 Andreas Hofer erstürmt den Berg Isel	5 10	18 53	19 51	5 37
13	S	Ostersonntag. 1784 Wrangel *	5 8	18 54	21 12	6 11
14	M	Ostermontag 919 Heinrich I. deutscher König	5 6	18 56	22 27	6 51
15	D	1832 Wilhelm Busch *	5 4	18 57	2334	7 38
16	M	1916 Angriff deutscher Marineluftschiffe auf die	5 1	18 59	—	8 31
17	D	englische Ostküste	4 59	19 1	0 32	9 30
18	F	1521 Luther auf dem Reichstag zu Worms	4 57	19 3	1 19	10 34
19	S	1864 Erstürmung der Düppeler Schanzen ☾ 1916 Generalfeldmarschall v. d. Goltz †	4 55	19 4	1 58	11 41
20	S	1889 Geburtstag Adolf Hitlers	4 53	19 6	2 31	12 47
21	M	1918 Richthofen fällt nach 80 Luftsiegen	4 51	19 8	2 59	13 52
22	D	1866 Generaloberst von Seeckt *	4 48	19 10	3 24	14 57
23	M		4 46	19 12	3 46	16 1
24	D	1891 Hellmuth von Moltke †	4 44	19 13	4 9	17 5
25	F	1918 Schlacht am Kemmelberg	4 42	19 15	4 31	18 7
26	S	1894 Rudolf Heß * ●	4 39	19 17	4 55	19 9
27	S	1933 Rudolf Heß wird Stellvertreter des Führers	4 37	19 19	5 22	20 11
28	M	1809 Erhebung Schills	4 36	19 21	5 52	21 11
29	D	1933 Gründung des Reichsluftschutzbundes	4 34	19 22	6 26	22 7
30	M	1777 Mathematiker Karl Friedrich Gauß * 1803 Generalfeldmarschall Roon *	4 32	19 24	7 7	22 59



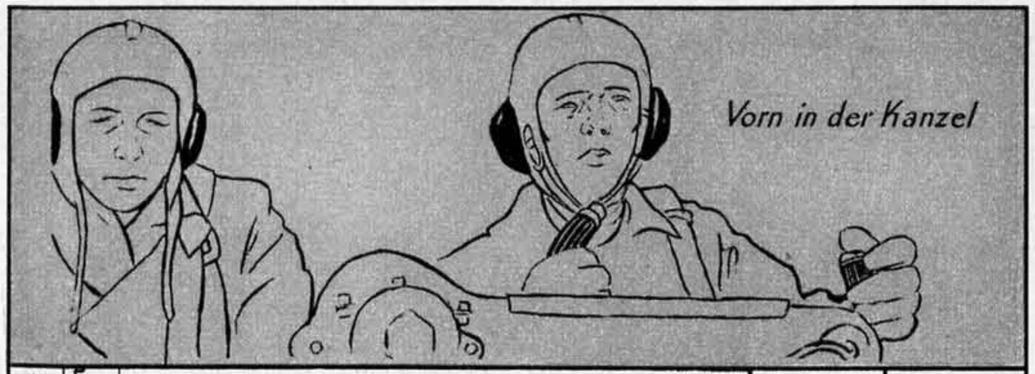
Leichte Flak

Datum	Wochentag	Mai / Maien Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	D	Nationaler Feiertag des deutschen Volkes	4 30	19 26	7 54	23 46
2	F	1892 Manfred Freiherr v. Richthofen *	4 28	19 28	8 49	—
3	S	1940 Brit. Schlachtschiff d. eine Bombe versenkt	4 26	19 29	9 48	0 27
4	S	1911 Adolf Woermann † ☽	4 24	19 31	10 55	1 5
5	M	1933 Göring zum Reichsluftfahrtminister ernannt	4 22	19 32	12 5	1 37
6	D	1904 Maler Franz v. Lenbach †	4 20	19 34	13 19	2 7
7	M	1833 Johannes Brahms *	4 18	19 36	14 37	2 35
8	D		4 16	19 37	15 57	3 3
9	F	1805 Schiller †	4 15	19 39	17 19	3 33
10	S	1940 Deutscher Gegenangriff im Westen	4 13	19 40	18 41	4 4
11	S	1940 Einnahme von Fort Eben Emael ☉	4 11	19 42	20 1	4 41
12	M	1940 Vernichtung von 320 feindlichen Flugzeugen	4 10	19 44	21 14	5 24
13	D	1785 Historiker Dahlmann *	4 8	19 45	22 20	6 16
14	M	1699 Zieten * 1940 Kapitulation Hollands	4 6	19 47	23 13	7 14
15	D	1816 Maler A. Rethel *	4 5	19 48	23 57	8 18
16	F	1788 Friedrich Rückert *	4 3	19 50	—	9 26
17	S	1940 Einnahme von Brüssel, Löwen und Mecheln	4 2	19 52	0 34	10 35
18	S	Muttertag. 1940 Eingliederung v. Eupen-Malmedy ☾	4 0	19 53	1 3	11 42
19	M	1762 Johann Gottlieb Fichte *	3 59	19 55	1 29	12 48
20	D	1927 Lindberghs Ozeanflug	3 58	19 56	1 52	13 53
21	M	1471 Albrecht Dürer *	3 56	19 58	2 15	14 56
22	D	Himmelfahrt. 1939 Militärpakt Deutschl.—Italien	3 55	19 59	2 37	16 0
23	F	1848 Otto Lilienthal *	3 54	20 1	3 0	17 2
24	S	1940 Boulogne gefallen	3 52	20 2	3 26	18 4
25	S	1932 Admiral von Hipper †	3 51	20 4	3 55	19 5
26	M	1923 Schlageter von den Franzosen erschossen ●	3 50	20 5	4 27	20 3
		1940 Calais in deutscher Hand				
27	D	1910 Mediziner Robert Koch †	3 49	20 6	5 5	20 56
28	M	1940 Kapitulation der belgischen Armee	3 48	20 7	5 51	21 45
29	D	1940 Über 50 feindliche Kriegs- und Transportschiffe durch deutsche Flieger vernichtet	3 46	20 9	6 42	22 29
30	F	1714 Bildhauer Andreas Schlüter †	3 45	20 10	7 40	23 7
31	S	1916 Skagerrakschlacht. Gorch Fock gefallen	3 44	20 11	8 45	23 41

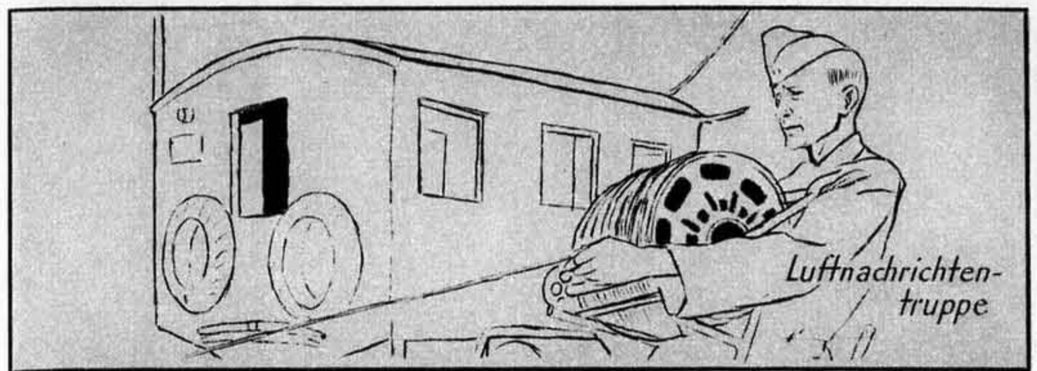


Kampfflugzeug

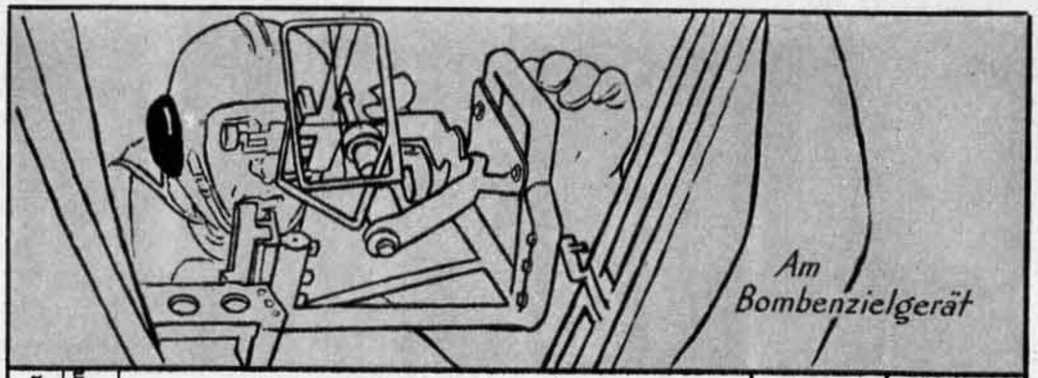
Datum	Wochentag	Juni / Brachet Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	S	Pfingstsonntag. 1780 General von Clausewitz *	3 43	20 12	9 52	—
2	M	Pfingstmontag. 1916 Fort Vaux bei Verdun ☽ erstürmt	3 42	20 13	11 3	0 11
3	D	1871 Elsaß-Lothringen wird Reichsland	3 42	20 15	12 18	0 39
4	M	1940 Ende der großen Schlacht in Flandern	3 41	20 16	13 34	1 5
5	D	1783 Gebr. Montgolfier lassen d. ersten Ballon steig.	3 40	20 17	14 53	1 33
6	F	1939 Parade der Legion Condor vor dem Führer	3 39	20 18	16 12	2 2
7	S	1929 Young-Plan unterzeichnet	3 39	20 19	17 33	2 34
8	S		3 38	20 19	18 49	3 13
9	M	1525 Florian Geyer fällt bei Schwäbisch-Hall ☉	3 38	20 20	19 59	3 59
10	D	1940 Kampf um Narvik beendet. Eintritt Italiens in den Krieg	3 37	20 21	21 0	4 55
11	M	1923 Blutbad in Dortmund	3 37	20 22	21 50	5 56
12	D	Fronleichnam. 1815 Gründung der Deutschen Burschenschaft	3 37	20 22	22 31	7 5
13	F	1878 Beginn des Berliner Kongresses	3 37	20 23	23 4	8 16
14	S	1940 Einmarsch in Paris	3 36	20 23	23 33	9 25
15	S	1940 Einnahme von Verdun	3 36	20 24	23 58	10 34
16	M	1922 Ostoberschlesien von Polen geraubt ☾	3 36	20 24	—	11 40
17	D	1940 Festung Metz gefallen	3 36	20 25	0 20	12 45
18	M	1815 Schlacht bei Waterloo 1916 Immelmann †	3 36	20 25	0 43	13 49
19	D	1933 Verbot der NSDAP in Österreich	3 36	20 26	1 5	14 52
20	F	1895 Eröffnung d. Kaiser-Wilhelm-Kanals	3 36	20 26	1 30	15 54
21	S	Sommeranfang. 1940 Überreichung der Waffenstillstandsbedingungen in Compiègne	3 36	20 26	1 58	16 56
22	S	1861 Admiral Graf Spee *	3 37	20 26	2 28	17 55
23	M	1916 Erstürmung der Panzerfeste Thiaumont	3 37	20 27	3 4	18 51
24	D	1916 Beginn der Schlacht an der Somme ●	3 37	20 27	3 47	19 43
25	M	1940 Waffenstillstand tritt in Kraft	3 37	20 27	4 37	20 29
26	D	1935 Einführung der Arbeitsdienstpflicht	3 38	20 27	5 33	21 10
27	F	Siebenschläfer	3 38	20 27	6 36	21 46
28	S	1914 Mord von Serajewo 1919 Unterzeichnung des Diktats von Versailles	3 39	20 27	7 44	22 16
29	S	1831 Freiherr vom Stein †	3 39	20 27	8 54	22 45
30	M	1915 Beginn der Argonnenkämpfe (bis Herbst)	3 40	20 27	10 7	23 11



Datum	Wochentag	Juli / Heuert Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	D	1646 Philosoph Leibniz *	3 41	20 27	11 21	23 37
2	M	1900 Aufstieg des ersten Zeppelins zu Manzell am Bodensee *	3 41	20 26	12 37	—
3	D	1926 Gründung d. HJ auf d. Parteitag zu Weimar	3 42	20 26	13 54	0 5
4	F	1888 Theodor Storm †	3 43	20 25	15 11	0 35
5	S	1884 Togo wird deutsche Kolonie	3 44	20 25	16 27	1 9
6	S	1807 Napoleon und Königin Luise in Tilsit	3 44	20 24	17 39	1 50
7	M	1531 Tilman Riemenschneider †	3 45	20 23	18 44	2 40
8	D	1838 Graf Zeppelin * ◐	3 46	20 23	19 39	3 37
9	M	1807 Diktat von Tilsit	3 47	20 22	20 25	4 42
10	D	1916 U-Boot „Deutschland" landet in Baltimore (USA)	3 48	20 21	21 3	5 52
11	F	1920 Abstimmungssieg in Ost- und Westpreußen	3 49	20 20	21 34	7 4
12	S	1806 Gründung des Rheinbundes	3 50	20 19	22 1	8 14
13	S	1897 Funkentelegraph. Versuche Marconis i. Spezia	3 52	20 19	22 25	9 24
14	M	1933 Erbgesundheitsgesetz	3 53	20 18	22 48	10 30
15	D	1918 Deutsche Angriffsschlacht an der Marne	3 54	20 17	23 11	11 35
16	M	1890 Gottfried Keller † ◐	3 55	20 16	23 34	12 39
17	D	1842 Der völkische Vorkämpfer in Österreich Georg von Schönerer *	3 56	20 15	—	13 41
18	F	1753 Baumeister Balthasar Neumann †	3 57	20 13	0 0	14 44
19	S	1940 Hermann Göring zum Reichsmarschall ernannt	3 59	20 12	0 30	14 45
20	S	1934 SS wird selbständige Gliederung im Rahmen der NSDAP	4 0	20 11	1 3	16 42
21	M	1762 Schlacht bei Burkersdorf	4 1	20 10	1 43	17 35
22	D	1822 Johann Gregor Mendel *	4 3	20 8	2 30	18 24
23	M	1777 Philipp Otto Runge *	4 5	20 7	3 24	19 8
24	D	1920 Scheinabstimmung in Eupen-Malmedy ●	4 7	20 5	4 24	19 46
25	F	1933 Gesetz z. Verhütung d. erbkranken Nachwuchses	4 8	20 4	5 32	20 20
26	S	1918 Der 500. Sieg der Jagdstaffel Richthofen	4 10	20 2	6 42	20 49
27	S	1808 Freisetzg. d. Domänenbauern i. Ost- u. Westpr.	4 11	20 1	7 56	21 17
28	M	1914 Österreich-Ungarn erklärt Serbien den Krieg	4 12	19 59	9 10	21 43
29	D	1921 Hitler wird Führer der NSDAP	4 14	19 58	10 26	22 11
20	M	1898 Bismarck in Friedrichsruh †	4 15	19 56	11 42	22 39
31	D	1917 Beginn der Großen Schlacht in Flandern ◑	4 17	19 54	12 58	23 12

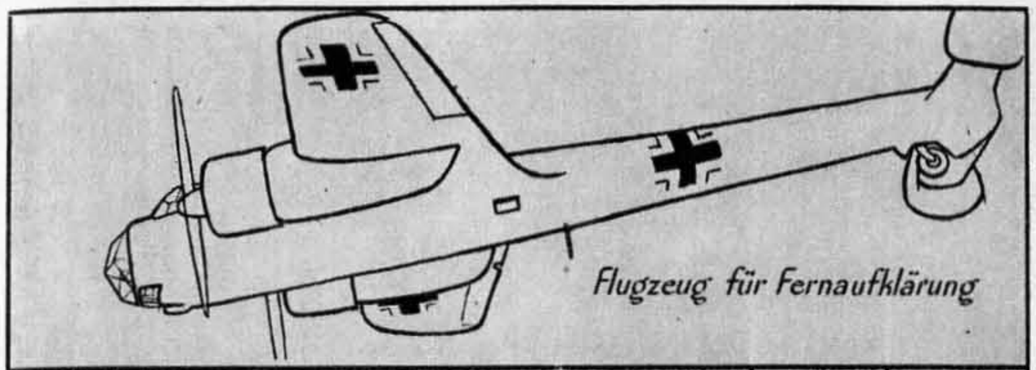


Datum	Wochentag	August / Ernting Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	F	1914 Beginn des Weltkrieges	4 18	19 53	14 14	23 48
2	S	1934 Paul von Hindenburg †	4 20	19 51	15 25	—
3	S	1921 Gründung der SA	4 22	19 50	16 30	0 33
4	M	1704 England erobert Gibraltar	4 23	19 48	17 29	1 26
5	D	1914 Erneuerung des Eisernen Kreuzes	4 25	19 46	18 18	2 26
6	M	1195 Heinrich der Löwe †	4 26	19 44	18 58	3 33
7	D	1914 Einnahme von Lüttich ◐	4 28	19 43	19 32	4 43
8	F	1929 Erster Zeppelinweltflug	4 29	19 41	20 2	5 54
9	S	1890 Helgoland wird deutsch	4 31	19 39	20 27	7 4
10	S	1896 Otto Lilienthal †	4 33	19 37	20 51	8 13
11	M	1778 Friedrich Ludwig Jahn *	4 34	19 35	21 14	9 19
12	D	1894 Albert Leo Schlageter *	4 36	19 33	21 37	10 24
13	M	1802 Nikolaus Lenau *	4 38	19 31	22 3	11 28
14	D	1921 Georg von Schönerer †	4 39	19 29	22 31	12 30
15	F	1740 Matthias Claudius * ◐	4 41	19 27	23 2	13 31
16	S	1717 Prinz Eugen erobert Belgrad	4 42	19 25	23 38	14 30
17	S	1786 Friedrich der Große †	4 44	19 23	—	15 25
18	M	1870 Schlacht bei Gravelotte und St. Privat	4 46	19 21	0 22	16 16
19	D		4 48	19 19	1 13	17 1
20	M	1914 Einnahme von Brüssel	4 50	19 17	2 10	17 41
21	D	1838 Der Dichter A. von Chamisso *	4 51	19 14	3 15	18 19
22	F	1880 Gorch Fock * ●	4 53	19 12	4 25	18 50
23	S	1831 Gneisenau †	4 55	19 9	5 38	19 20
24	S	1936 Einführung der zweijährigen Dienstpflicht	4 56	19 7	6 55	19 47
25	M	1900 Friedrich Nietzsche †	4 58	19 5	8 12	20 15
26	D	1806 Buchhändler Palm v. den Franzosen erschossen	5 0	19 3	9 30	20 43
27	M	1914 Schlacht bei Tannenberg	5 1	19 0	10 47	21 15
28	D	1749 Goethe *	5 3	18 58	12 3	21 50
29	F	1866 Hermann Löns * ◑	5 5	18 56	13 16	22 32
30	S	1813 Schlacht bei Kulm u. Nollendorf	5 6	18 54	14 23	23 22
31	S	1939 Polnische Angriffe auf reichsdeutsches Gebiet	5 8	18 52	15 23	—



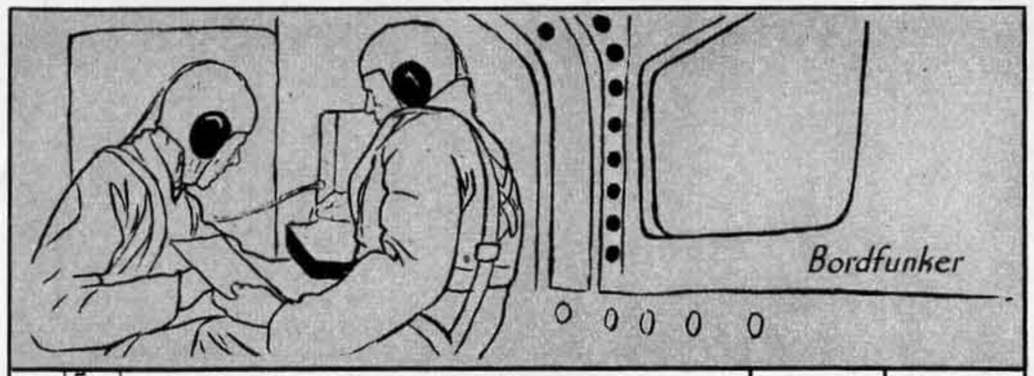
Am Bombenzielgerät

Datum	Wochentag	September / Scheiding Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	M	1939 Deutscher Gegenangriff in Polen	5 9	18 49	16 14	0 18
2	D	1914 Erster Zeppelinangriff im Weltkrieg	5 11	18 47	16 56	1 21
3	M	1939 Kriegserklärung Englands und Frankreichs	5 13	18 45	17 32	2 28
4	D	1824 Anton Bruckner *	5 14	18 43	18 2	3 38
5	F	1914 Schlacht an den Masurischen Seen ☿	5 16	18 41	18 29	4 47
6	S	1914 Beginn der Marne-Schlacht	5 18	18 38	18 53	5 56
7	S	1914 Fall der Festung Maubeuge	5 20	18 36	19 17	7 3
8	M	1831 Wilhelm Raabe *	5 21	18 34	19 41	8 10
9	D	9 Schlacht im Teutoburger Wald	5 23	18 32	20 5	9 14
10	M	1918 Kolonialpionier Karl Peters †	5 25	18 29	20 32	10 16
11	D	1816 Karl Zeiß *	5 27	18 27	21 2	11 19
12	F	1939 Die poln. Armee b. Radom vernichtend geschl.	5 28	18 24	21 35	12 18
13	S	1936 „Parteitag der Ehre“ ☾	5 30	18 22	22 15	13 14
14	S	1769 Alexander v. Humboldt *	5 32	18 19	23 2	14 6
15	M	1935 Hakenkreuzfahne wird Reichsflagge — Nürnberger Gesetze	5 33	18 17	23 56	14 54
16	D	1809 Erschießung der Schillschen Offiziere zu Wesel	5 35	18 14	—	15 36
17	M	1631 Sieg Gustav Adolfs bei Breitenfeld	5 37	18 12	0 56	16 14
18	D	1939 Vernichtungsschlacht im Weichselbogen beend.	5 38	18 9	2 4	16 47
19	F	1870 Paris eingeschlossen	5 40	18 7	3 15	17 18
20	S	1898 Theodor Fontane †	5 42	18 5	4 31	17 46
21	S	1860 Philosoph Arthur Schopenhauer † ●	5 43	18 2	5 49	18 15
22	M	1914 U 9 versenkt drei englische Kreuzer	5 45	18 0	7 9	18 44
23	D	Herbstanfang	5 46	17 58	8 29	19 15
24	M	1583 Wallenstein *	5 48	17 56	9 48	19 50
25	D	1915 Herbstschlacht bei Arras	5 50	17 53	11 5	20 30
26	F	1914 Herm. Löns gefallen	5 51	17 51	12 15	21 18
27	S	1939 Warschau ergibt sich bedingungslos ☽	5 53	17 48	13 18	22 14
28	S	1858 Vorgeschichtsforscher Gustav Kossinna *	5 55	17 46	14 12	23 14
29	M	1933 Reichserbhofgesetz	5 56	17 44	14 56	—
30	D	1681 Raub Straßburgs durch Ludwig XIV.	5 58	17 41	15 35	0 19

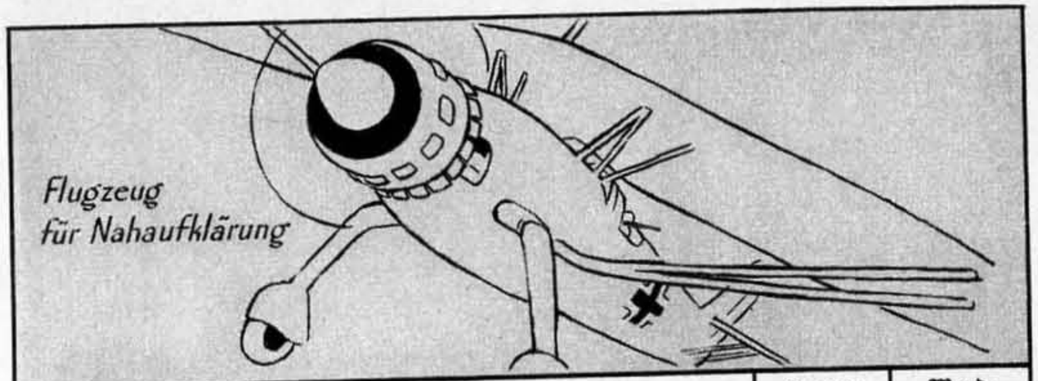


Flugzeug für Fernaufklärung

Datum	Wochentag	Oktober / Gilbhard Gedenktage	Sonnen- Aufg.	Sonnen- Untg.	Mond- Aufg.	Mond- Untg.
1	M	1938 Befreiung des Sudetenlandes	6 0	17 39	16 5	1 28
2	D	1847 Paul von Hindenburg *	6 1	17 36	16 33	2 36
3	F	1813 Sieg Yorcks bei Wartenburg	6 3	17 34	16 57	3 44
4	S	1881 Generaloberst von Brauchitsch *	6 5	17 32	17 21	4 51
5	S	Erntedanktag ☿	6 7	17 30	17 44	5 57
6	M	1891 Hans Schemm *	6 9	17 27	18 8	7 2
7	D	1916 Deutscher Sieg von Kronstadt	6 11	17 25	18 34	8 5
8	M	1862 Bismarck wird Ministerpräsident	6 13	17 23	19 2	9 8
9	D	1907 Horst Wessel in Bielefeld *	6 14	17 21	19 34	10 9
10	F	1920 Deutscher Abstimmungssieg in Kärnten	6 16	17 18	20 11	11 6
11	S	1914 Lille genommen	6 18	17 16	20 55	11 59
12	S	Eintopfsonntag. 1924 Erste Zeppelinfahrt nach Amerika	6 19	17 13	21 45	12 47
13	M	1821 R. Virchow * ☾	6 21	17 11	22 41	13 31
14	D	1933 Deutschland verläßt den Völkerbund	6 23	19 9	23 44	14 9
15	M	1852 Friedrich Ludwig Jahn †	6 25	17 7	—	14 44
16	D	1813 Völkerschlacht bei Leipzig (16.—18.)	6 27	17 4	0 52	15 15
17	F	1939 Deutscher Luftangriff auf engl. Kriegsschiffe bei Scapa Flow	6 28	17 2	2 4	15 44
18	S	1935 Gesetz über d. Ingenieurkorps der Luftwaffe	6 30	17 0	3 20	16 12
19	S	1863 Gustav Frenssen *	6 32	16 58	4 39	16 41
20	M	1921 Zerstückelung Oberschlesiens ●	6 33	16 56	6 1	17 11
21	D	1923 Separatistenputsche im Rheinland	6 35	16 53	7 23	17 44
22	M	1914 Langemarck	6 37	16 51	8 44	18 23
23	D	1805 Ad. Stifter *	6 39	16 49	10 0	19 10
24	F	1648 Der Westfälische Friede	6 40	16 47	11 8	20 4
25	S	1861 Savigny †	6 42	16 45	12 8	21 4
26	S	1757 Freiherr vom Stein * 1800 Moltke *	6 44	16 43	12 56	22 10
27	M	1760 Neidhardt v. Gneisenau * ☽	6 46	16 41	13 36	23 19
28	D	1916 Kampfflieger Boelcke gefallen	6 48	16 39	14 9	—
29	M	1897 Josef Goebbels *	6 50	16 37	14 38	0 27
30	D	1864 Schleswig-Holstein wieder deutsch	6 52	16 35	15 3	1 35
31	F	1517 Luther schlägt die 95 Thesen an die Schloßkirche zu Wittenberg	6 54	16 34	15 26	2 42



Datum	Wochentag	November / Nebelung Gedenktage	Sonnen-Aufg.	Sonnen-Untg.	Mond-Aufg.	Mond-Untg.
1	S	1914 Sieg bei Coronel unter Graf Spee	6 55	16 32	15 49	3 48
2	S	1914 Sieg Lettow-Vorbecks bei Tanga	6 57	16 30	16 12	4 53
3	M	1760 Schlacht bei Torgau	6 59	16 28	16 36	5 56
4	D	1884 Bismarck-Inseln deutsch ☾	7 1	16 26	17 4	6 59
5	M	1757 Sieg bei Roßbach	7 3	16 25	17 34	8 1
6	D		7 5	16 23	18 9	9 0
7	F	1938 Mordanschlag auf Ernst vom Rath	7 7	16 21	18 50	9 54
8	S	1870 Übergabe von Verdun	7 8	16 19	19 38	10 44
9	S	Gedenktag für die Gefallenen der Bewegung Eintopfsonntag. 1923 Marsch z. Feldherrnhalle	7 10	16 17	20 32	11 29
10	M	1483 Martin Luther * 1759 Schiller *	7 12	16 16	21 30	12 9
11	D	1852 Conrad von Hötzendorf *	7 14	16 14	22 35	12 45
12	M	1755 Scharnhorst * ☾	7 16	16 12	23 43	13 15
13	D	1862 Uhland †	7 17	16 11	—	13 44
14	F	1897 Besetzung von Kiautschou und Tsingtau	7 19	16 9	0 55	14 11
15	S	1920 Danzig wird Freistaat	7 21	16 8	2 10	14 38
16	S	1831 Clausewitz †	7 23	16 6	3 29	15 6
17	M	1917 Seegefecht bei Helgoland	7 24	16 5	4 50	15 37
18	D	1922 NSDAP wird in Preußen verboten	7 26	16 4	6 12	16 13
19	M	Buß- u. Bettag. 1869 Eröffnung d. Suez-Kanals ●	7 28	16 3	7 33	16 56
20	D	1917 Tankschlacht bei Cambrai	7 30	16 1	8 48	17 48
21	F	1811 Heinrich von Kleist †	7 31	16 0	9 54	18 47
22	S	1767 Andreas Hofer *	7 33	15 59	10 50	19 54
23	S	1914 Durchbruch General Litzmanns bei Brzeziny	7 35	15 58	11 35	21 4
24	M		7 36	15 57	12 13	22 15
25	D	1844 Karl Benz * ☽	7 38	15 56	12 43	23 24
26	M	1857 Joseph von Eichendorff †	7 40	15 55	13 9	—
27	D	1933 Gründung der NS-Gemeinschaft „Kraft durch Freude"	7 41	15 54	13 32	0 33
28	F	1794 Steuben †	7 43	15 53	13 55	1 39
29	S	1780 Maria Theresia †	7 45	15 52	14 18	2 44
30	S	1846 Nationalökonom Friedrich List †	7 46	15 52	14 41	3 48



Datum	Wochentag	Dezember / Julmond Gedenktage	Sonnen-Aufg.	Sonnen-Untg.	Mond-Aufg.	Mond-Untg.
1	M	1937 HJ wird Staatsjugend	7 48	15 51	15 7	4 51
2	D	1805 Dreikaiserschlacht bei Austerlitz	7 49	15 50	15 37	5 53
3	M	1939 Erfolgloser engl. Luftangriff auf Helgoland ☾	7 50	15 49	16 10	6 54
4	D	1409 Gründung der Universität Leipzig	7 52	15 49	16 48	7 50
5	F	1757 Sieg bei Leuthen 1791 Mozart †	7 53	15 48	17 34	8 42
6	S	1849 Generalfeldmarschall von Mackensen *	7 55	15 48	18 25	9 30
7	S	1835 Eröffnung der ersten deutschen Eisenbahn	7 56	15 47	19 23	10 11
8	M	1914 Seeschlacht bei den Falklandinseln	7 57	15 47	20 24	10 49
9	D	1717 J. J. Winckelmann *	7 58	15 47	21 30	11 20
10	M	1520 Luther verbrennt die Bannbulle	7 59	15 46	22 39	11 48
11	D	1783 Freiheitsdichter Max von Schenkendorf * ☾	8 1	15 46	23 51	12 15
12	F	1916 Friedensangebot der Mittelmächte	8 2	15 46	—	12 40
13	S	1250 Kaiser Friedrich II. †	8 3	15 46	1 5	13 7
14	S	Eintopfsonntag. 1720 Just. Möser *	8 3	15 46	2 22	13 34
15	M	1745 Schlacht bei Kesselsdorf	8 4	15 46	3 41	14 7
16	D	1770 Ludwig van Beethoven *	8 5	15 46	5 1	14 43
17	M	1903 Erster Motorflug der Gebr. Wright	8 6	15 46	6 19	15 30
18	D	1803 Johann Gottfried Herder † ●	8 7	15 46	7 31	16 25
19	F	1508 Bildhauer Adam Kraft †	8 8	15 47	8 35	17 29
20	S	1924 Der Führer aus der Festungshaft entlassen. 1937 General Ludendorff †	8 8	15 47	9 27	18 40
21	S	1795 Leopold von Ranke *	8 9	15 48	10 9	19 54
22	M	Wintersanfang	8 9	15 48	10 44	21 6
23	D	1597 Dichter Martin Opitz *	8 10	15 49	11 13	22 18
24	M	Heiliger Abend	8 10	15 49	11 38	23 27
25	D	1. Weihnachtstag 800 Kaiserkrönung Karls des Großen ☽	8 11	15 50	12 1	—
26	F	2. Weihnachtstag 1923 Dietrich Eckart †	8 11	15 50	12 24	0 32
27	S	1936 Generaloberst von Seeckt †	8 11	15 51	12 47	1 38
28	S		8 11	15 52	13 12	2 41
29	M	1836 Afrikaforscher G. Schweinfurth *	8 11	15 53	13 40	3 43
30	D	1812 Konvention zu Tauroggen	8 11	15 54	14 11	4 45
31	M	Silvester	8 11	15 55	14 47	5 43

Die Luftwaffe
im großdeutschen Befreiungskampf

Von Major Dr. Frhr. von Siegler

Als in den Morgenstunden des 1. September 1939 die Geschwader der deutschen Luftwaffe zum Gegenschlag gegen Polen angesetzt wurden, war für den Einsatz sorgfältigste Vorarbeit geleistet worden, doch fehlten praktische Erfahrungen für den modernen Luftkrieg.

Sowohl eigene Erkenntnisse aus den Wehrmacht- und Luftwaffenmanövern als auch der Einsatz in Spanien im Rahmen der Legion Condor konnten nur Anhaltspunkte, nicht aber eine wirkliche, durch die Praxis erprobte Grundlage bieten. Kein Wunder, daß die Organisation der Luftstreitkräfte in den verschiedenen Ländern auch bei den Großmächten eine durchaus verschiedenartige war.

Während in Deutschland unter der zielbewußten, weit vorausschauenden und energischen Führung des jetzigen Reichsmarschalls Hermann Göring alle mit dem Luftkrieg in Verbindung stehenden Waffengattungen zusammengefaßt wurden, hatten fast alle anderen Länder Kompromisse gesucht und gefunden, die noch unter dem Vorzeichen des Weltkrieges standen, als die Luftwaffe eine ausgesprochene Hilfswaffe des Heeres und der Marine war.

Heute, nach zehn Monaten Luftkrieg, kann man mit Fug und Recht behaupten, daß sich die deutsche Organisation glänzend bewährt hat und daß die Luftwaffe ihren Ehrenplatz als selbständiger Wehrmachtteil sich nicht nur verdient hat, sondern daß dieser Ehrenplatz ihr im Zeichen des totalen und neuzeitlichen Krieges zugewiesen werden muß. Neben die alterprobten Grundsätze der Kriegführung zu Lande und zu Wasser, deren Abwandlungsfähigkeit durch die geniale Führung Adolf Hitlers unter Beweis gestellt wurde, sind die nunmehr schlachterprobten und erfolggekrönten Richtlinien des Luftkrieges als ein mitentscheidender und in vielen Fällen auch hauptsächlich entscheidender Faktor getreten.

Der Polenfeldzug

All dies stand, wie schon gesagt, noch keineswegs so eindeutig fest, als die Luftflotten 1 und 4 den Kampf gegen den polnischen Gegner aufnahmen. Unter den Befehlen des damaligen Generals der Flieger Kesselring (Chef des Generalstabes Generalmajor Speidel) und des Generals der Flieger Löhr (Chef des Generalstabes Oberst Korten) begannen die deutschen Geschwader am 1. September den

Der Reichsmarschall bei seinen Fliegern

Kampf mit ihren Hauptkräften gegen den zuerst in Frage kommenden Gegner, die polnische Fliegertruppe. Diese wurde innerhalb zwei bis drei Tagen derart schwer getroffen und geschlagen, daß von da ab die deutsche Luftherrschaft über Polen unbestritten war und blieb.

Das weiträumige Land und die polnische Taktik, die fliegenden Verbände auf zahlreiche Flugplätze zu verteilen, boten der deutschen Absicht, die Fliegertruppe zu vernichten, zweifellos Schwierigkeiten, die jedoch in ununterbrochenem rollendem Einsatz dank der hervorragenden Aufklärung und glänzenden fliegerischen Ausbildung überwunden werden konnten. Der Gegner wurde gefunden und getroffen, seine Bodenorganisation in einem Ausmaß zerstört, daß auch die verschont gebliebenen Flugzeuge in den entscheidenden Tagen daran gehindert waren, in den Kampf einzugreifen.

Während von den Hauptkräften der beiden Luftflotten diese erste und grundlegende Operation durchgeführt wurde, konnten beträchtliche Kräfte für die unmittelbare Unterstützung des vormarschierenden Heeres angesetzt werden. Durch Zerstörung der Befestigungsanlagen von den Grenzen Ostpreußens und Schlesiens, durch Zertrümmerung anmarschierender Verstärkungen und Zerstörung des ohnehin nicht stark ausgebauten Verkehrsnetzes wurde den deutschen Panzerverbänden und Infanteriedivisionen wesentliche Unterstützung gewährt. Die geringe Zahl der Blut-

Volltreffer eines Sturzkampfbombers:
Ein Munitionslager der polnischen Festung Modlin fliegt in die Luft

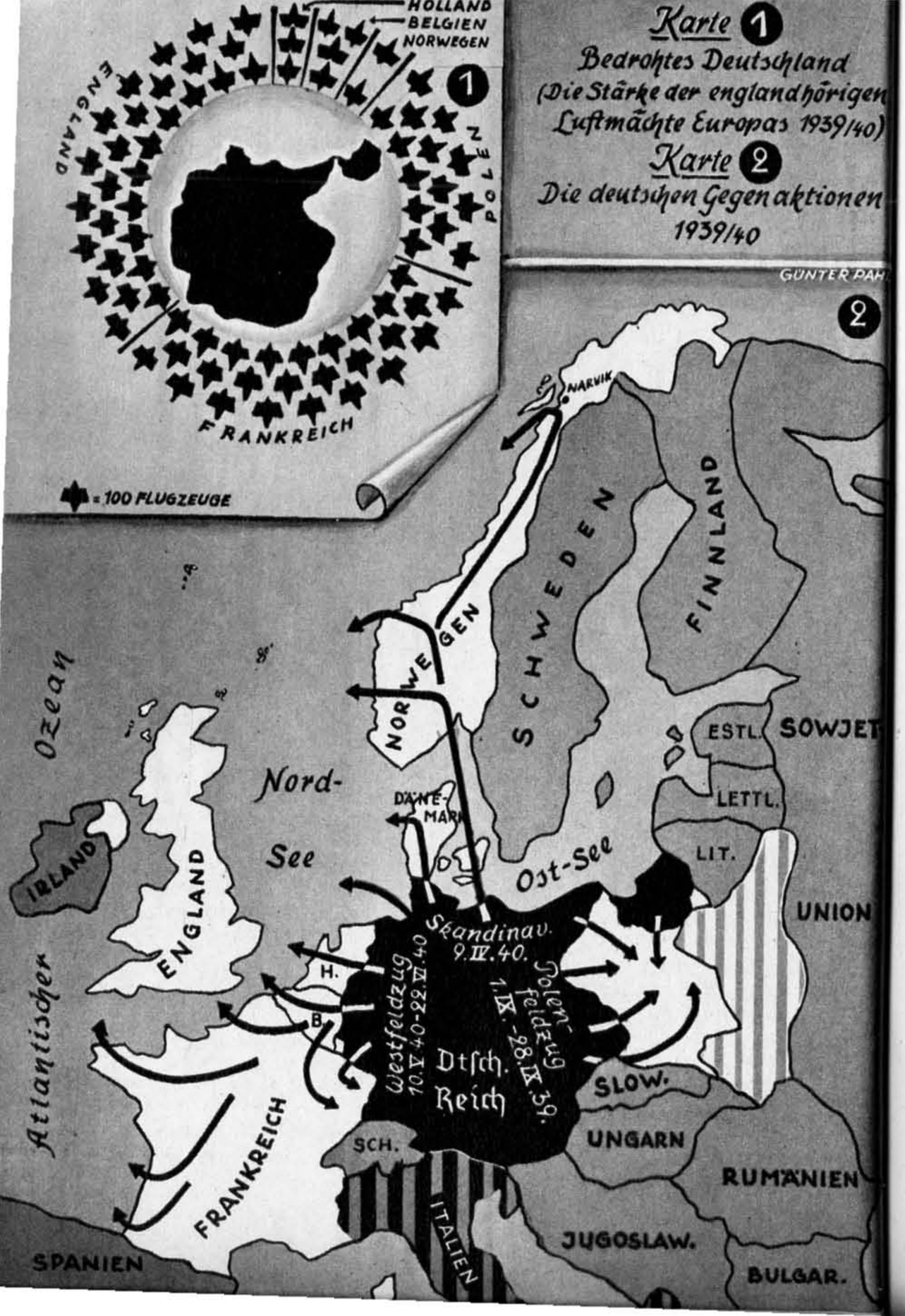
Eingreifen in den Erdkampf — das Ziel wird anvisiert

opfer, die der Feldzug forderte, ist weitgehend auch auf das Konto der deutschen Luftwaffe zu setzen.

Während die deutsche Aufklärung den gegnerischen Aufmarsch und seine durch den deutschen Gegenschlag ausgelösten Bewegungen rechtzeitig erkannte und insbesondere die Rückwärtsverlegung der polnischen Hauptarmee bei Posen melden konnte, blieben den Polen die Richtung des deutschen Hauptangriffes oder auch nur die Grundlinien des deutschen Auf- und Vormarsches verborgen. Die deutsche Luftverteidigung, Jäger und Flakartillerie, schützten den Luftraum über den Erdtruppen in einer Weise, die dem Gegner keinen Einblick gestattete.

In der Flanke des von Tschenstochau auf Warschau gerichteten deutschen Durchbruchs ging die Posenarmee zurück und wurde auf dem Rückmarsch durch die deutschen Kampfverbände gefaßt und zum Ausladen auf offener Strecke, zum Fortsetzen des Marsches in ungeordneten, wiederholt zersprengten Verbänden gezwungen. Ihre Reste vereinigten sich mit den aus Mittelpolen zurückgeworfenen Divisionen. Der Versuch der Polen, mit diesen Einheiten und mit aus dem Innern herangeführten Verstärkungen eine neue Widerstandslinie an der Weichsel aufzubauen, wurde durch die Luftwaffe maßgeblich verhindert. Diese zerstörte die Weichselbrücken und die Verkehrslinien östlich des Stromes, blockierte die Bahnlinien und Straßen, zertrümmerte die Marschkolonnen, so daß die unaufhaltsam vorstoßenden Panzerverbände am 9. September die Vorstädte Warschaus erreichen und die Rückzugslinien der polnischen Hauptstreitkräfte sperren konnten. In der großen Schlacht im Weichselbogen wiederholten sich die Vorgänge, die sich schon vorher in der Tucheler Heide abgespielt hatten. Die eingekesselten polnischen Kräfte wurden durch den würgenden Ring der deutschen Truppen immer enger zusammengepreßt und einer gleichzeitigen Umfassung aus der Luft ausgesetzt. Weitere polnische Divisionen wurden bei Radom vom gleichen Schicksal ereilt. An der Niederkämpfung dieser eingeschlossenen Divisionen war die Luftwaffe mit gesammelter Kraft beteiligt.

Inzwischen hatten auch in Galizien die deutschen Erdtruppen den Gegner über den San geworfen und diese starken Linien in Zusammenarbeit mit der Luftwaffe überwunden. Die letzten polnischen Einheiten wurden zwischen Lemberg und Lublin umzingelt und vernichtet bzw. gefangengenommen.



Noch einmal sollte die Luftwaffe zusammen mit der Artillerie des Heeres zum Großeinsatz kommen. Die Verbände der Luftflotte 4 erhielten den Auftrag, den wahnwitzigen Widerstand der Festungen Warschau und Modlin zu brechen. Noch nicht 48 Stunden benötigten sie für diese Aufgabe. Das grauenvolle Bild der zerstörten Hauptstadt wird den Polen noch für lange Jahre eine Mahnung sein, von ihrem Größenwahn abzulassen.

Bewaffnete Aufklärung

Die in höchsten Verteidigungszustand gesetzten Flakeinheiten und Jagdverbände der gegen den Westen eingesetzten Luftflotten 2 und 3 sowie die von den deutschen Küsten aus operierenden fliegenden Verbände hatten keine Gelegenheit, einen englisch-französischen Entlastungsvorstoß für die Polen abzuwehren.

Deutscherseits wurde schon ab September nach altbewährter Weise der Kampf angriffsweise geführt und mit steigender Kraft im Rahmen der sogenannten bewaffneten Aufklärung trotz des besonders harten Winters durchgeführt. Diese bewaffnete Aufklärung erfüllte einen dreifachen Zweck. Zunächst mußten die Aufklärer ein lückenloses Bild der gegnerischen Bodenorganisation, des Aufmarsches der Fliegertruppe, der Armeen und der Stützpunkte der Flotte verschaffen.

Ferner galt es, den Gegner angriffsweise zu treffen, wo er im Rahmen der Aufklärung zu finden war. Diese Angriffe richteten sich in erster Linie gegen die bewaffneten Handelsschiffe und Geleitzüge in der Nordsee und gegen die englischen Flottenstützpunkte an der Westküste. Es gelang der deutschen Luftwaffe, die schweren Schiffe der stolzen englischen Flotte zu zwingen, die Westküste zu räumen und damit gleichzeitig die Sperre der nördlichen Nordseeausgänge zu lockern. So konnten deutsche Schiffe immer wieder durch die Blockadelücken hindurchkommen, wie die markanten Fälle der „Bremen" und der „Altmark" bewiesen.

Das dritte Ziel, das im Rahmen der bewaffneten Aufklärung erreicht wurde, war die letzte Vervollkommnung der Ausbildung der deutschen Besatzungen im Langstrecken- und Blindflug.

Die Aufklärungsergebnisse bildeten die Grundlage für die unter der obersten Führung vom Feldherrn Adolf Hitler zu fassenden Entschlüsse. Der Aufmarsch des französisch-englischen Heeres und der der französisch-englischen Flotte waren im entscheidenden Augenblick für die deutsche Führung kein Geheimnis. Darüber hinaus war die Tatsache, daß die schweren englischen Schiffe die Ostküste, die Shetland- und Orkney-Inseln nur schwer besetzt halten konnten, von Wichtigkeit für die skandinavische Aktion.

Skandinavien

Die englisch-französische Absicht des Überfalls auf Skandinavien kennzeichnet vielleicht die Krise des gesamten Feldzuges. Wäre diese Absicht gelungen und damit die Nordflanke Deutschlands aufgerissen worden, dann hätte sich neben der Unterbindung wichtiger Einfuhren eine außerordentliche Luftbedrohung ergeben. Auch wären die Folgen eines englisch-französischen Erfolges im Norden für den Südosten nicht abzusehen gewesen. Die berüchtigten hundert Divisionen Weygands hätten sich vielleicht aus dem Balkan in Bewegung gesetzt.

Die Luftwaffe stand im Norwegenfeldzug unter Führung des damaligen Generaloberſten Milch und später des Generals der Flieger Stumpff sowie des General-

Deutsche Luftwaffe über Norwegen. Wie ein Bild aus der Arktis wirkt diese Aufnahme der norwegischen Landschaft zwischen Oslo und Bergen, durch die sich unsere Truppen unter dauernder Unterstützung der Luftwaffe hindurchgekämpft haben

Generalfeldmarschall Milch, der mit dem Kommando über die im Norden operierenden deutschen Luftstreitkräfte betraut war, im Flug über die tief verschneiten norwegischen Gebirge

leutnants Geisler (Chefs der Luftflotte 5 bzw. Befehlshaber des X. Fliegerkorps). Es waren folgende vielseitige und neuartige Aufgaben zu lösen:

1. Vernichtung der See- und Landtransporte gegen Luftangriffe und Sicherung der Luftherrschaft;
2. die Inbesitznahme der dänischen und norwegischen Flugplätze und sonstigen Anlagen für den Luftkrieg;
3. Unterstützung der Erdtruppe im Kampf und Vormarsch;
4. Aufklärung der weiten kaum besiedelten Landstrecken, der zerrissenen Küste und des Nordseeraumes;
5. Bekämpfung anmarschierender oder landender britisch-französischer Streitkräfte, insbesondere der Transporter, Kriegsschiffe und Hafenanlagen;
6. Nachschub von Material für besonders dringlichen Bedarf, in erster Linie der Luftwaffe selbst sowie für die in Narvik ohne Verbindung kämpfenden Einheiten;
7. Einrichtung der Luftverteidigung.

Deutsche Kampfflugzeuge haben in der Nordsee Einheiten der englischen Flotte gestellt. Vergebens suchen die Schiffe nach allen Richtungen zu entrinnen. Unsere Flieger verrichten ganze Arbeit und landen ihre Bomben treffsicher auf Kriegsschiffen und Truppentransportern

Zeichnung von Richard Heß

Die Sicherung der Transporte gegen Luftangriffe gelang lückenlos. Auch die Luftherrschaft wurde keinen Augenblick aus der Hand gegeben. Die Inbesitznahme der norwegischen Flugplätze stieß teilweise auf erbitterten Widerstand, der in verschiedenartigster Form gebrochen werden mußte. Fallschirm- und abgesetzte Luftlandetruppen bewährten sich ebenso wie fliegende Verbände, die mit ihren Bordwaffen (Kanonen und MG) den Gegner aus der Luft niederkämpften oder nach der Landung im feindlichen Feuer zum Erdkampf als Infanterie schritten. Antransportierte Einheiten der Bodenorganisation brachen im Nahkampf gegnerische Widerstandsnester.

Die Unterstützung des Heeres in dem schwierigen und unübersichtlichen gebirgigen Gelände, das den landeskundigen, hartnäckigen Verteidiger begünstigte, machte das rasche Vordringen der deutschen Truppen von Oslo nach Drontheim unmöglich.

Die Flakartillerie und die Jäger hatten in Norwegen die lang ersehnte Gelegenheit, wiederholte englische Angriffe mit schwersten Verlusten für den Gegner abzuwehren und damit die Luftherrschaft zu sichern.

Der Aufklärung gelang es wiederholt, anmarschierende gegnerische Luft- und Seestreitkräfte und Transporter so rechtzeitig zu melden, daß sie schon vor Erreichen

des Zieles durch die Jagd- und Kampfverbände gefaßt und an der Durchführung ihrer Aufgabe gehindert werden konnten bzw. schwere Verluste erlitten. Gerade der Einsatz gegen Kriegsschiffe und Transporter wurde in Norwegen in steigendem Maße durchgeführt und hier durch die Vernichtung von Kreuzern und Zerstörern, endlich eines Schlachtschiffes, ein neues Kapitel in der Seekriegsgeschichte aufgeschlagen. Wenn die englische Flotte durch das Norwegen-Unternehmen gezwungen war, aus ihren Verstecken an der Westküste mit stärkeren Kräften herauszukommen, so hat sie dies mit steigenden schweren Verlusten und Schäden bezahlen müssen. Nicht zuletzt diese Angriffe waren es, die die Engländer zwangen, auch das Narvik-Unternehmen aufzugeben.

Ein besonderes und ruhmreiches Kapitel im Norwegen-Feldzug wäre den Transporteinheiten zu widmen, die in stiller, unermüdlicher Arbeit bei jedem Wind und Wetter pausenlos auf weitesten Strecken ihre schwere Pflicht taten. Ohne sie kein Narvik, ja kaum ein Narvik-Unternehmen überhaupt!

Der Westfeldzug

Überraschend, wie seinerzeit gegen die polnische Fliegertruppe, eröffneten die deutschen Geschwader am 10. Mai 1940 den Kampf gegen die Bodenorganisation und die Fliegertruppe des Gegners in Holland, Belgien und Frankreich. Die im Westen versammelten deutschen Luftwaffenverbände unterstanden den Luftflotten 2 und 3, an deren Spitze die damaligen Generale der Flieger und jetzigen Generalfeldmarschälle Kesselring und Sperrle mit ihren Chefs der Generalstäbe Generalmajor, jetzt Generalleutnant, Speidel und Oberst, jetzt Generalmajor, Korten, standen. Den erwähnten Luftflotten unterstanden das Fliegerkorps I unter General der Flieger, jetzt Generaloberst, Grauert, das Fliegerkorps II unter Generalmajor, jetzt General der Flieger, Loerzer, das IV. Fliegerkorps unter General der Flieger, jetzt Generaloberst, Keller, das V. Fliegerkorps unter Generalleutnant, jetzt General der Flieger, Ritter von Greim, das VIII. Fliegerkorps unter Generalmajor, jetzt General der Flieger, Dr.-Ing. Frhr. von Richthofen, das I. Flakkorps unter General der Flakartillerie, jetzt Generaloberst Weise, das II. Flakkorps unter Generalmajor, jetzt Generalleutnant, Deßloch. Ferner waren beteiligt die 9. Fliegerdivision unter Generalmajor, jetzt Generalleutnant, Coeler, die Fallschirmtruppe unter Generalleutnant, jetzt General der Flieger, Student und die Flakverbände des Generalleutnants Bogatsch.

Der Start der fliegenden Verbände gegen die feindlichen Flugplätze und ihre Einrichtungen galt der Erringung der Luftüberlegenheit und damit dem Kampf gegen den vordringenden, Gegner, die feindliche Fliegertruppe. Die wuchtigen Schläge zusammengefaßter und einheitlich eingesetzter Geschwader vernichteten schon am ersten Tag 300 bis 400 feindliche Flugzeuge am Boden, zerstörten die Flugplätze mit ihren Hallen, Werften und Reparaturanstalten, mit Befehlsstellen, Nachrichtenzentralen, mit Brennstoff- und Munitionslagern. Diese Verluste trafen den Gegner so schwer, daß er sich von den Schlägen der ersten drei Tage des Feldzuges nicht mehr erholen sollte. Die Führung der gegnerischen Luftstreitkräfte blieb gelähmt, ihr Einsatz konnte nur in Ausnahmefällen noch zusammengefaßt und nach vorausschauender Planung erfolgen.

Die weitgehend errungene Luftüberlegenheit, die sich bald zur Luftherrschaft entwickelte, gestattete es, die deutsche Flakartillerie in starkem Maße im Erdkampf

Im Bombenhagel unserer Sturzkampfflugzeuge bricht ein Gegenangriff französischer Panzer zusammen Zeichnung von Richard Heß

einzusetzen und hier ungeahnte Erfolge zu erringen. Neben dem Kampf gegen befestigte Stellungen war es vor allem der gegen Panzerverbände, in dem unsere Flakartilleristen Rekorderfolge erzielten. Am 11. Juni konnte der Bericht des OKW melden, daß das Flakkorps II allein 200 gegnerische Panzerwagen außer Gefecht gesetzt hatte.

Die deutschen Jagd- und Zerstörerverbände konnten nach der Niederkämpfung der feindlichen Fliegertruppe weitgehend zum Schutz der eigenen angreifenden Verbände angesetzt werden, der die deutschen Verluste auf ein erstaunliches Mindestmaß herabdrückte. Darüber hinaus konnten sie in freier Jagd Erfolge erzielen, die im Abschuß von 170 gegnerischen Flugzeugen am 14. Mai gipfelten.

Nachdem die deutsche Luftwaffe die Fliegertruppe des Gegners weitgehend außer Gefecht gesetzt hatte, konnte sie mit gesammelter Kraft die mittelbare und unmittelbare Unterstützung des Heeres durchführen. Schon vom ersten Tage an hatte die Luftwaffe durch das Absetzen von Fallschirm- und Luftlandetruppen in der Festung Holland sowie die Bezwingung des Forts Eben Emael ihrer Schwesterwaffe auf der Erde ausschlaggebende Unterstützung gewährt. Der starke Einsatz derartiger Einheiten war ein Entschluß, der ebenso kühn gefaßt wie durchgeführt wurde und für den ganzen Feldzugverlauf entscheidend blieb. Als deutsche Kampfverbände auf Rotterdam angesetzt wurden, brach der Widerstand Hollands am 19. Mai unter der niederschmetternden Wirkung dieses Angriffs, der sich mit jenen der Fallschirm- und Luftlandetruppen sowie der Panzerdivisionen vereinte, zusammen. Der 14. Mai 1940 brachte der Luftwaffe viele Erfolge, die in dieser Zusammenballung auf einen einzigen Tag in der Geschichte einzig dastehen. An diesem Tag zerschmetterten ihre Geschwader durch unmittelbares Eingreifen in den Erdkampf starke französische Panzerkräfte, die sich den deutschen Panzerkorps entgegengeworfen hatten. Der zurückflutende Gegner wurde in rollendem Einsatz nochmals getroffen.

Am gleichen Tage gelang es der deutschen Luftwaffe, den eigenen Panzerverbänden den Durchbruch durch die Maginotlinie bei Sedan und das Überschreiten der Maas zu ermöglichen.

Als der Gegner die hier drohende Gefahr erkannt hatte, entschloß er sich, nunmehr seinerseits Luftwaffenverbände gegen die deutschen Panzer anzusetzen. Hieraus entwickelte sich die bis dahin größte Luftschlacht des Krieges. 70 Abschüsse krönten den deutschen Erfolg in diesem Kampf bei Sedan, der den Wendepunkt des Westfeldzuges darstellte.

Unter den unaufhörlichen Angriffen der deutschen Luftwaffe wurden französische, belgische und englische Divisionen im Artois und in Flandern zusammengedrängt und endlich eingekreist. In diesen Hexenkessel durcheinandergewürfelter Verbände ging ein Bombenregen nieder, der jeden Widerstand von vornherein aussichtslos machte. Als die englischen Divisionen versuchten, aus der Hölle der Flandernschlacht über den Kanal zu entkommen, schlug die deutsche Luftwaffe mit der gesammelten Kraft von drei Fliegerkorps zu. Calais und Dünkirchen, die Hafenanlagen und die Schiffe wurden vernichtet. Die englische Küste sah die bis dahin größte Niederlage der britischen Macht.

Schon am 3. Juni, zwei Tage vor Beginn des neuen deutschen Angriffs gegen die Weygand-Linie, setzte die deutsche Luftwaffe zu einem neuen Angriff auf die fran-

Tag für Tag und Nacht für Nacht hämmert die deutsche Luftwaffe auf die kriegswichtigen Ziele in England

zösischen Flugplätze im Herzen des Landes um Paris an. Wiederum waren 300 bis 400 Flugzeuge am Boden vernichtet, nur 9 eigene Verluste gezählt. Damit war die französische Fliegertruppe als Gegner endgültig gebrochen und ausgeschaltet. Die deutschen Geschwader konnten sich in den folgenden Tagen ganz der Aufgabe widmen, den Angriff des Heeres an der 350 Kilometer langen Front bis zur Maas zu unterstützen. Sie hielten vor allem die zurückflutenden französischen Divisionen derart unter dauerndem Druck, daß diese für weiteren Widerstand ungeeignet wurden.

Noch zweimal holte die deutsche Luftwaffe im Westfeldzug zu schweren Schlägen aus, als es galt, die Maginot-Linie zu bezwingen. Am 14. Juni bei Saarbrücken und am 16. Juni bei Kolmar wurde dieses in der Welt als unbezwingbar geltende Befestigungssystem in wenigen Tagen, ja Stunden durchbrochen und bezwungen. Angriffe mit Bomben aller Kaliber zerbrachen die Forts. Die Bezwingung der Maginot-Linie führte, zusammen mit dem Niederbruch des französischen Feldheeres, die Waffenstillstandsbitte am 17. Juni herbei.

Ungeheuer groß, feldzugentscheidend waren die Leistungen der deutschen Luftwaffe überall, wo sie eingesetzt wurde. Adolf Hitler, der Führer und Feldherr der neuen deutschen Wehrmacht, wußte dieses von seinem Reichsmarschall geschaffene und eingesetzte Instrument in einer nie geahnten Form zu gebrauchen. Die jüngste Waffe ist zum Symbol der wiedererstandenen deutschen Kraft geworden.

Stukas immer am Feind

Wiedersehen in Flandern

Zeichnungen von Max Ludwig

Novelle von

Oblt. Ulrich Sander

Wer Rousselaere kennt, weiß, welches Land gemeint ist. Jenes Land, in dem es dem Deutschen oft schwer wurde zu kämpfen, das mit silbernem Licht und dem Duft seiner Büsche und Felder das Herz schwer machte; in dem man sich gern und verständnisvoll mit den Einwohnern unterhielt, in deren sauberen Häusern man sich nicht anders als ein Gast fühlte. Jenes Land, in dessen vornehmen, alten und kühlen Städten man gern untertauchte, als sei man auf Urlaub zu Hause an der Küste. Flandern ist gemeint, das viel Krieg gesehen und getragen und nun hoffentlich seinen letzten überstanden hat.

Bei Rousselaere war in diesem Kriege wie damals vor fünfundzwanzig Jahren in der Luft viel unterwegs. Dabei ereignete es sich leider, daß ein deutsches Flugzeug von seiner Besatzung aufgegeben werden mußte. Vier Fallschirme standen alsbald wie silberne Segel des Löwenzahns in der seidenen Luft. Und das Flugzeug ging brennend zu Boden; es schlug nördlich Lichtervelde auf, wie der bisherige Führer, ein alter Weltkriegsführer, fast nüchtern feststellte, während sich sein Fallschirm leise im Winde drehte. Der pendelnde Flieger verschränkte dabei die Arme, denn unter ihm lag, ein rauchendes Kriegstheater, das alte Flandern. Sein altes Flandern.

Nördlich Lichtervelde war er schon einmal unter anderen Umständen gelandet, notgelandet, den toten Beobachter vor sich, die Flügel seines leichten Vogels flatternd und knisternd.

Nicht jeder bringt zweimal in fünfundzwanzig Jahren mitten in einem großen

Krieg ein Flugzeug an derselben Stelle zu Boden. Es ist etwas Besonderes; für einen in der Luft an seinem dünnen Schirm Hängenden etwas Unheimliches und doch etwas Beruhigendes. Die Wiederholung eines besonderen Schicksals bedrückt. Aber die ähnlichen Umstände ermächtigen den Betroffenen, sich besser auf das Kommende vorzubereiten.

Der Hauptmann hatte ganz Flandern unter sich. Er sah auf eine leibhafte Karte. Er sah Gent und Brügge, sah bis Ostende, sah Rousselaere, wo er im Weltkrieg oft genug seinen Kaffee genommen hatte. Er sah Lichtervelde, in dessen Nähe seine Zelte gestanden hatten. Und wo hatten sie in Flandern nicht gestanden!

In der Ferne sah er an unaufhörlich sich erneuernden Rauchwolken die herannahende Front. Ihr sich auf diese oder jene Weise zu nähern, würde demnächst auf der Erde seine erste Aufgabe sein.

Dann sah er Ypern, vor dem zwei seiner Brüder in der Erde lagen. Mochte sie ihnen in diesen Tagen leicht sein!

Kaum viel hatte gefehlt, und er wäre als Dritter dazugekommen, ein verspäteter Zuwanderer, dessen Aufgabe es gewesen wäre, den Geistern der Vorangegangenen zu künden, was sich inzwischen zugetragen hatte.

Bei Gott! Nicht das einzige Zusammentreffen dieser Art in diesen Tagen, in denen die Großväter, die Väter und die Söhne mit ihren Taten und Schlachtfeldern nahe aneinandergerückt waren. —

Der Hauptmann kam etwas östlich des kleinen Dorfes Capellenhoek zu Boden; er winkte seinen in der Nähe niedergehenden Kameraden zu und rief: „Hier, in diesen Busch! Dann sehen wir weiter!“

Es war ein dichter, wuchernder, verfilzter Busch. Der Hauptmann kannte ihn, denn im Weltkrieg war einer ihrer Flugplätze zwischen dem Busch und dem Dorf Capellenhoek gewesen. Sie hatten damals Brombeeren im Busch gesucht und waren wohl öfter abends in dem Estaminet „Op den Olifanten“ bei dünnem Bier und Vin tonique zusammen gewesen.

Die vier Kameraden kamen nach ihrer Landung rasch zueinander. Die anderen drei aber waren fast entsetzt über die feierliche Ruhe, über die fröhliche Unbefangenheit ihres Hauptmanns, über seinen knabenhaften Übermut. Denn die drei Jungen glaubten, daß man sie mit Hunden jagen werde.

Der Hauptmann legte sie tief im Busch ab und verbot ihnen streng, sich irgendwie zu zeigen. Er gehe um die Dämmerung einmal ins nächste Dorf. Dann werde man Weiteres zu erfahren bekommen.

Mit ungläubigen Augen, fast so, als sei es mit dem Hauptmann nicht ganz richtig im Kopf, ließen sie ihn, als es dunkel wurde, gehen.

Wer aber einmal längere Zeit in Flandern gewesen ist, der kennt sich mit diesem seltsamen Lande aus und betritt es schon in feierlicher Ruhe, auch wenn die Lage eine nicht ganz ungefährliche ist. Wären die Flieger allerdings unter wilde und aufgehetzte Menschen gefallen: man wäre längst hinter ihnen her.

So ging der Hauptmann, als es dunkel wurde, durch den ihm vertrauten Garten des Bauern Jan van Hasselsdijk bis hinter den Stall und sah zu, ob Soldaten im Hause seien. Auf der Straße konnten sie ruhig vorübergehen, wenn er drinnen war: Hasselsdijks würden ihn nicht verraten, auch wenn sie ihn wieder aus dem Hause haben wollten. Der Abteilungsarzt hatte ja damals den kranken Kindern beigestanden. Heute wurde die Rechnung beglichen.

Es waren keine Soldaten im Hause. Aber die Weiber fuhren doch zusammen und schrien leise auf, als ein fremder Mensch ins Zimmer trat. Die Kinder hielten sich an den Schürzen fest und sahen den Fremden mit ihren großen blauen und ängstlichen Augen an.

Der jedoch, den der Hauptmann suchte, der Bauer selber, siehe, der war damals vor fünfundzwanzig Jahren schon an die sechzig alt gewesen. Er saß nun mit fünfundachtzig Jahren auf seinem Stuhl. Die Frau war inzwischen achtzig geworden. Und gewiß, es ist auch in den höheren Jahrgängen ein Unterschied, ob man das Viertel eines Jahrhunderts mehr oder weniger auf seinen Schultern hat.

Der Hauptmann war an der Tür stehengeblieben, hatte sich erst im Zimmer umgesehen und gesagt, wer er war. Dann trat er auf den Alten zu und gab ihm die Hand.

Ob er ihn noch kenne, fragte er.

„Ja, Mijnheer“, antwortete der Alte. Er kenne ihn noch. Ob er nicht der sei, der ihm damals den Arzt zu seinen kranken Kindern geschickt habe.

Ja. Das sei richtig.

Soso. Ja ja. Habe es doch gleich gesehen.

Hm.

Dann gab der Hauptmann allen die Hand. Aber die Kinder mußten sich erst zieren, denn die Kinder der Bauern geben Fremden nicht die Hand. Erst wenn die Eltern es getan haben. Dann vielleicht.

„Ja, und nun?" fragte der Alte.

Ja, und nun sei er in dienstlichem Auftrage hier in der Gegend, und seine Abteilung, die sei auch bald hier. Er liege mit seinen Kameraden schon im Busch und wolle nur fragen, ob er etwas Milch und Brot zu kaufen bekommen könne.

Der Alte sah seine Schwiegertochter an; die ging in die Küche, um alles zu besorgen. Hinterher packte der Hauptmann die Sachen zusammen, zahlte in barem Gelde, einem zunächst fremden Gelde, das die Schwiegertochter erst nahm, als sie den Alten angesehen hatte; denn man kann bei fremdem Gelde nie wissen, was es wert bleibt. Aber der Alte hat ihr zugenickt: es habe damit seine Richtigkeit.

Darauf kehrte der Hauptmann zu seinen Kameraden in den Busch zurück. Diese aber glaubten ihm nunmehr, daß er doch mehr könne als sie: mitten in feindlichem Lande Milch, Brot, Butter und Wurst aus den Dörfern holen, die sonst mit Hunden hinter denen her sind, die vom Himmel fallen!

In der Nacht marschierten sie dann weiter nach Osten durch den Busch, vermieden Brücken nach besten Kräften, hielten sich von den öffentlichen Straßen fern und waren am dritten Tage wieder bei ihrer Abteilung.

Am vierten Tag aber fuhr vor dem Gehöft des Hasselsdijk ein großer und rascher Wagen vor, der für den Alten, für die Frauen und für die Kinder etwas in Paketen bei sich hatte. Doch das Haus brannte und niemand wurde angetroffen.

Da ließ der Hauptmann, der als alter Kriegssoldat wußte, wo sich lebendige Menschen aufhalten können, wenn es im Dorf an zu knallen und brennen fängt, wenden und fuhr ein Stück in den Busch hinein, der ihm selber Unterschlupf gewesen war. Er ging durch den Busch und rief laut nach seinen alten Freunden. Bis der jüngste Sohn der Familie heraustrat und sagte, daß sie alle mit dem Vieh mitten drin säßen.

So konnte der Hauptmann bereits am vierten Tage seine Rechnung begleichen.

Es ist in einem Kriege gut, wenn die Menschen das Menschliche nicht ganz vergessen, wenn der anständige Mensch, mag er auch Feind sein, immer anständig behandelt wird. Siehe: man wird doch immer wieder miteinander quitt.

Und die Kriege werden ja nur darum von Gott über die Erde gegeben, daß hinterher alles besser wird, als es vorher war.

Im Rücken des Feindes

Fallschirmjäger greifen an

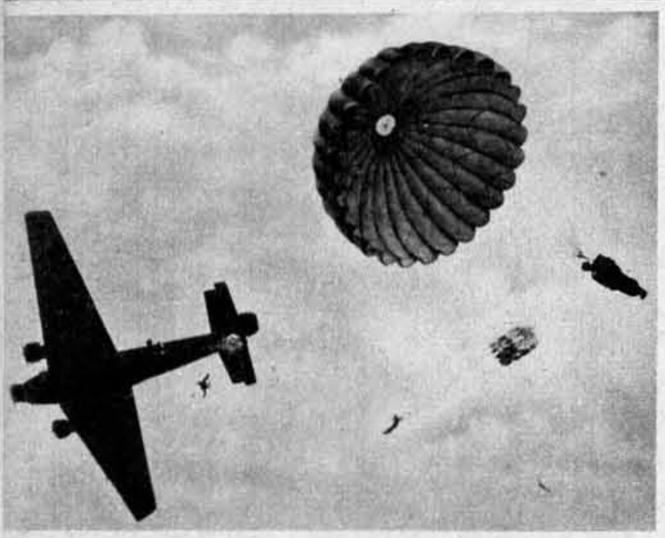
Von Stabsarzt Dr. Jäger
Träger des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz

Deutscher Fallschirmjäger

Als am 9. Mai 1940 gegen 14 Uhr das Stichwort für den Einsatz der „Sturmabteilung Hauptmann Koch" durchkam, glaubten wir nicht, daß es für uns nun Ernst werden sollte. Denn seit langer Zeit wartete der Verband darauf, und die dauernden Übungsalarme hatten die Aufregung um das Stichwort kleiner werden lassen.

23 Uhr. Auf dem Heimathafen nahe einer westdeutschen Großstadt sitzen in den Nebenräumen einer Flugzeughalle Führer und Flugzeugführer des Unternehmens über Landkarten gebeugt. Es wird leise gesprochen, Flugwege werden in die Karten eingezeichnet, letzte Anweisungen gegeben. Hauptmann Koch steht unter ihnen und hat eben den Befehl für den Einsatz der Sturmabteilung verlesen. Spannung und geballter Wille liegt über allen.

Draußen in den Hallen sitzen die Männer und warten auf weitere Befehle. Waffenunteroffiziere sehen nach Munition und Gerät, MG und Pistolen werden geölt. Es herrscht eine Bombenstimmung. Die immer Fröhlichen machen ihre Witze, andere macht die Gewißheit eines nahen, großen Erlebens stiller. Eine Quetschkommode klingt auf, neben mir aber sitzt einer und liest — Nietzsche. In einer anderen Ecke sitzen drei Unentwegte und kloppen ihren Skat.



Ein Uhr! Wie oft schaute ich schon auf das Zifferblatt. Endlich versuche ich ein wenig zu schlafen. Gegen Morgen werde ich durch laute Stimmen und Waffenklirren wach. In der Halle gibt es frisch duftenden Bohnenkaffee. Ich beobachte die Jungens: sie sind anders als vor ein paar Stunden. Ruhig und bestimmt in allem, was sie tun, jeder mit sich selbst beschäftigt.

Draußen wölbt sich ein dunkler, sternklarer Himmel über uns. Mit Waffen, Munition und Sprengmitteln bepackt stehen die Leute in kleinen Gruppen zusammen. „Fertigmachen! Zum Startplatz!"
Tastend geht einer hinter dem anderen über das weite Rollfeld. Durch Rufen halten sich die Gruppen zusammen. Sonst redet kaum jemand.

Mitten hinein in die belgische Front wollen wir, mitten hinein in die belgischen Stellungen gegen eine unvergleichliche Übermacht, der wir nur unser Selbstvertrauen, den unbedingten Glauben an den Erfolg und, wie wir alle hoffen, das Überraschungsmoment entgegenzustellen haben.

Unser Auftrag: Das Fort Eben Emael soll durch überraschenden Angriff genommen beziehungsweise vor der Sprengung bewahrt werden, um einen ungehinderten Vormarsch unserer Truppen zu gewährleisten. Der vielfach als Hauptkampflinie der Belgier bezeichnete Albert-Kanal mit einer Durchstichtiefe bis zu sechzig Metern und steilsten Böschungen ist zusammen mit dem unmittelbar am Kanal in den Berg eingebauten riesigen Fort Eben Emael eine der stärksten Verteidigungsanlagen der belgischen Front,

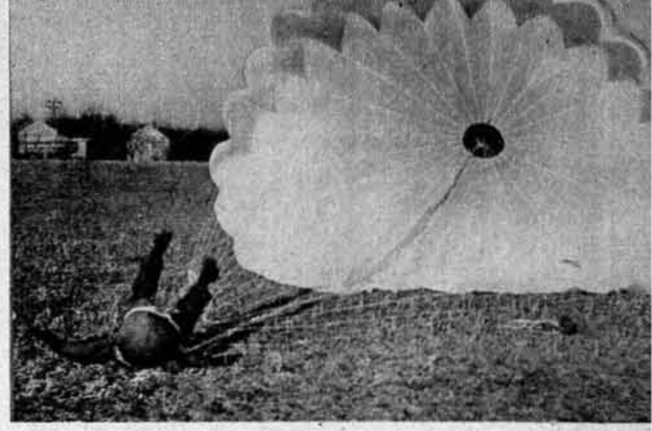
Absprung im Rücken des Feindes — gleich öffnet sich der Fallschirm. Der Jäger pendelt durch die Luft, bis er am völlig entfalteten Schirm ruhig in die Tiefe sinkt. Dicht über dem Boden bereitet er sich mit entsprechenden Bewegungen auf die Landung vor

wenn nicht der Welt. Nach Sprengung der Brücken wäre der Übergang nur unter ungeheuren Verlusten zu erzwingen und würde den Vormarsch zumindest um Tage aufhalten.

Nur durch schnellsten Zugriff aus der Luft mit Landung im Rücken des Feindes und mitten in den Festungsanlagen scheint die Aufgabe durchführbar. Nach ungefähr sechs bis acht Stunden sollen wir durch deutsche Truppen, die den Maastrichter Gebietszipfel zu durchstoßen haben, entsetzt werden. Bis dahin müssen wir unsere Stützpunkte durch Verteidigung nach allen Seiten um jeden Preis halten. Jeder hat entsprechend seiner Sonderausbildung als Pionier, Funker, SMG-Mann, Artilleriebeobachter oder Arzt seine genau festgelegte Aufgabe. Jeder Handgriff muß sitzen, wenn es klappen soll. Minuten, ja Sekunden können entscheidend sein für das Schicksal der Brücken und damit vieler tausend deutscher Soldaten.

Draußen auf dem Rollfeld donnern die Motoren. Wir haben unsere Maschine erreicht. Es ist noch dunkel, nur im Osten ahnt man den neuen Tag, den 10. Mai. Dicht gedrängt sitzen wir in der Maschine und warten auf das Zeichen zum Start. Die erste Staffel startet. Deutlich sieht man die Positionslichter zum Himmel schweben. Unsere Kette rollt an, und wir folgen. Dicht unter uns stehen geduckt die Häuser und Hallen am Rande des Rollfeldes. In weit ausholender Kurve sammeln sich die Verbände, und es geht Kurs Westen.

Vor uns auf der Backbordseite sehen wir im Dunkeln einen großen Lichtkomplex



Überschlag während der Landung. Der Jäger fängt den Fallschirm ein und macht sich von ihm frei. Schnell werden die Waffen aus den abgeworfenen Behältern aufgenommen, und im Laufschritt geht es vorwärts. Im feindlichen Feuer muß das schwere MG in Stellung gebracht werden; zäh und unerschrocken arbeiten sich die Jäger an den Feind heran

auftauchen. Also muß die Grenze gleich erreicht sein. Und augenblicklich später wird uns klargemacht, daß wir über holländischem Gebiet sind. Eiserner Morgengruß empfängt uns. Rings um die Maschine stehen niedliche schwarze Flakwölkchen in der Luft, es sieht fast harmlos aus. Aber schon prasseln die ersten Splitter wie fallende Erbsen durch die Maschinenteile.

Wir sehen nach unten: da, wie ein silberschimmerndes Band leuchtet die Maas herauf. Es ist inzwischen etwas heller geworden, aber Einzelheiten sind auf der Erde noch nicht zu erkennen. Dort ein zweites helles Band, aber schnurgerade, das muß der Albert-Kanal sein. Jeder versucht gespannt unsere Brücke auszumachen. Der Verband hat sich aufgelöst, jede Maschine strebt ihrem Angriffsziel zu und verfolgt ihre eigene Technik, um dem jetzt auch von belgischer Seite heraufgesandten Feuerhagel zu entgehen. Da, unsere Brücke! Verdammt, schießen die Kerle.

Gleich gilt's. Wir sind merkwürdig ruhig. Sturz! Nur 'runter, 'runter! Gräbensysteme sind im letzten Augenblick zu erkennen, dort am Brückenkopf ein Bunker.

Das Brausen hat plötzlich aufgehört, es ist ganz still um uns. Platt liegen wir auf der Erde, nahe beieinander. Dicht vor uns ein Drahthindernis.

Schlagartig setzt ganz in der Nähe ein feindliches MG ein. Dann ist der Teufel los. Zwischen uns schlägt es ein, Sand spritzt hoch. Himmel, wir müssen auseinander, dreißig Meter vor uns ist ein Graben. Der Kerl hinter der Spritze ballert genau in unser Häufchen hinein. Neben mir prasselt eine Garbe in den Dreck. Ich presse mich fest an die kühle Erde, sehe ganz langsam nach rechts, wo nur einen Meter entfernt K. liegt. Er rührt sich ja nicht. Ich fasse seine Hand — die Pistole fällt heraus. Mein Gott, so schnell und einfach geht das Sterben?

Nun wird es aber mulmig hier. Von allen Seiten bekommen wir Feuer. Wir sind abgeschnitten. Da hinten liegt doch unsere Brücke, wo wir hin müssen mit unserem wichtigen Funkgerät. Noch fünfhundert Meter. Ein Wahnsinn, jetzt da etwa durch zu wollen, also Deckung suchen. Rückwärts liegt eine Rübenmiete. Auf, dorthin gerobbt, einer hinter dem anderen! Wieder hat es einen erwischt. Leise stöhnt er. In einer flachen Rinne eines Feldweges — es steht Wasser darin — geht es in Richtung Rübenmiete.

Ein paar Minuten sind seit unserer Landung erst vergangen, sie waren wie Ewigkeiten. Plötzlich eine gewaltige Explosion. Rauch und Feuer steigen auf, da, wo unsere Brücke liegen muß. Wenn es nur nicht die Brücke ist, denn sonst sind wir hier alle verkauft. Wieder eine heftige Explosion am Kanal, nicht weit von uns. — Prima, das war der Bunker an der Böschung. Also sind die anderen Gruppen von uns schon tüchtig bei der Arbeit.

Wir haben zu vieren inzwischen die schützende Rübenmiete erreicht und schnell nach drei Seiten gesichert. Inzwischen treffen drei weitere Kameraden ein. Zwei sind geblieben von unserer kleinen Schar. Alles Männer vom Funktrupp. Das so wichtige Funkgerät liegt noch an unserer Landestelle.

Jenseits des Kanals geht blutigrot die Sonne auf. Eine Lerche steigt vor uns auf und singt ihr Lied in den frischen Morgen. Blitzartig stehen die Schilderungen unserer Väter vor meinen Augen aus den Tagen des Weltkrieges. Ich fühle ihr Erleben in jeder Phase nach — es ist genau so.

Soldaten regnen vom Himmel — mitten in Feindesland

Ganz eng liegen wir beieinander hinter der Miete, buddeln uns unter dauerndem Infanteriefeuer etwas ein.

Da — von Osten eine Bombenstaffel, Do 17. Ein Aufatmen, jetzt kommt Hilfe. In einem Gürtel um uns und den hinter uns liegenden Brückenkopf rauscht ihr Bombensegen herab. Wenig später ein Stukaverband. Die Erde dröhnt, hoch auf spritzen Trümmer, Rauch und Feuer. Ein vor uns liegendes Dorf, aus dem uns dauernd heftig zugesetzt wird, geht in Flammen auf. Ein Protzengespann rast heraus, ein Pferd reißt sich los, bleibt auf einer Wiese mit zitternden Flanken stehen — und fängt an zu grasen.

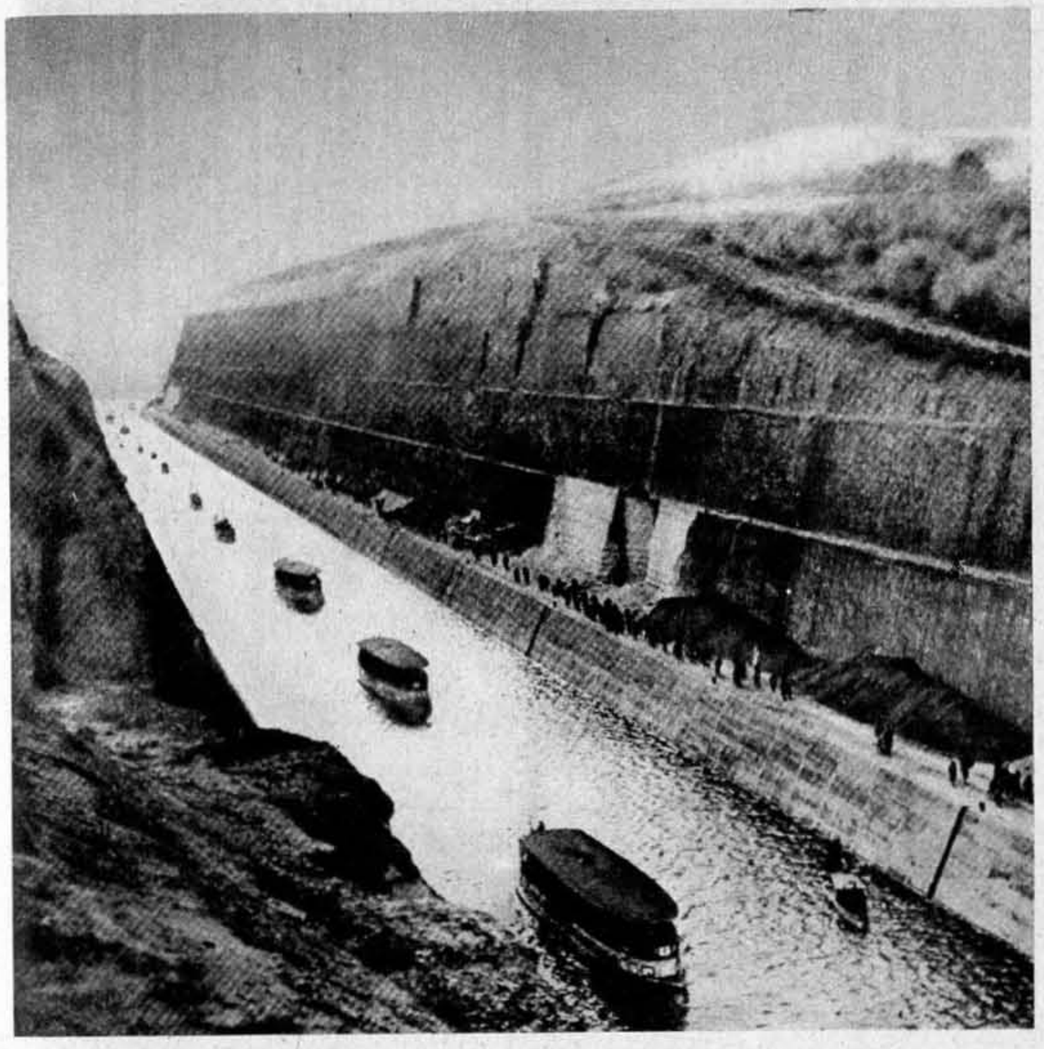
Mit dem Bombenangriff hört fast schlagartig das feindliche Feuer auf. Der Gefreite K. will freiwillig das FT-Gerät holen. Wir bestreichen den feindlichen Graben, um ihm Feuerschutz zu geben. Unsere Wünsche begleiten ihn. Nach bangem Warten kommt er tatsächlich heil und ganz auf dem Bauch mit dem Gerät angerutscht. Wieder haut er ab. Der Gefreite M. soll noch dort liegen mit zwei Beinschüssen. Er kam vorher nicht nach. Wenig später rutscht K. an, den verwundeten Kameraden an den Händen hinter sich herziehend. Fabelhaft hat er das gemacht. Schnell wird M. verbunden. Er ist ausgeblutet und schlapp, aber seine Augen leuchten. Das FT-Gerät ist inzwischen klar gemacht. Verbindung nach hinten ist da. Das wäre geschafft.

Gegen 10 Uhr ebbt das Feuer ab. Es wird ganz still, unheimlich still, nur vereinzelt hört man Gewehrschüsse und Detonationen von Handgranaten.

Da — Mensch, sieh mal! —, das ist doch einer von uns. Hallo —! Tatsächlich, Unteroffizier O. Von der Brücke aus, wo die anderen haargenau richtig heruntergekommen waren, hatte man nach Einnahme des Brückenkopfes die Grabensysteme und Feldstellungen aufgerollt und uns so, ohne von unserem Verbleib zu wissen, herausgehauen. Jetzt geht's auf die Gräben los — es rummst ein paarmal —, dann gibt sich ein Haufe Belgier nach anfänglichem Zögern und gründlicher Aufforderung unsererseits gefangen. Unser Gerät und Verwundete werden ihnen aufgeladen, und schnell geht es zur Brücke.

Gott sei Dank, die Brücke steht. Dort ist jetzt vollkommene Ruhe. Wir melden uns bei Hauptmann Koch. Da man mit uns schon nicht mehr gerechnet hatte, war die Freude groß. Hier war alles programmäßig abgelaufen: Sie sahen gerade noch einen belgischen Soldaten im Galopp im Bunker verschwinden. Ehe er drinnen die Zündschnur in Brand setzen konnte, war einer unserer Männer nachgesetzt und zerschnitt die Zündleitung. Kaum war er wieder draußen, krachten unsere Sprengladungen. Alles war das Werk weniger Minuten. Die Zündschnur brauchte 30 Sekunden zum Durchbrennen, aber unsere Stoßtruppler hatten in 15 Sekunden Klarheit geschaffen. Die Brücke steht, der erste Teil des Auftrages ist damit erfüllt. Nun heißt es den Brückenkopf gegen die zu erwartenden Gegenangriffe sichern. Die hier liegenden belgischen Truppen — zahlenmäßig weit überlegen — waren von unserem kleinen Haufen restlos vernichtet oder gefangen worden. Aber noch hat der Gegner Bataillone in Reserve in den benachbarten Dörfern.

Rings um den Brückenkopf zeigen die Stellungen und Unterkünfte die furchtbare Gewalt deutscher Waffenwirkung. Der Straßengraben liegt voll mit Belgiern, tot, verwundet oder verbrannt bei den Sprengungen. Das gibt Arbeit für den Arzt.



Blick auf den Albert-Kanal, der zusammen mit dem unmittelbar am Kanal gelegenen riesigen Fort Eben Emael eine der stärksten Verteidigungsanlagen der belgischen Front war

Noch ist vollkommene Ruhe. Ungestört kann man an der Brücke herumlaufen, ohne daß ein Schuß fällt. Eigene verwundete Kameraden und verwundete Belgier werden versorgt und in das an der Straße liegende Zollhaus gebracht, das verhältnismäßig unversehrt ist. Ununterbrochen werden verwundete Gegner herangebracht, die mit gleicher Sorgfalt behandelt werden wir die eigenen Männer. Gegen Mittag kommt ein holländischer Kraftwagen des Roten Kreuzes und holt einige Verwundete.

Kurz darauf setzte plötzlich ein mörderischer Artillerieüberfall ein, der der Zerstörung der Brücke galt. Die Belgier hatten inzwischen das Gelingen unseres Unternehmens festgestellt und wollten nun durch Zerstörung der Brücke den Nachschub deutscher Truppen über den als Verteidigungslinie für sie so wichtigen Albert-Kanal verhin-

dern. Aber bald waren unsere Stukas da, die unermüdlich Angriff auf Angriff flogen und den übermächtigen Gegner durch einen Wall von Tod und Verderben gegen uns abriegelten. Immer wieder kreisten sie über uns, suchten ihre Punktziele, stießen wohl auch herab, um die eigenen Stellungen mit Sicherheit auszumachen, um dann mit ihrer Todesfracht auf die feindlichen Bereitstellungen herunterzustürzen. Wir zogen selbst oft die Köpfe ein, wenn es da wenige hundert Meter vor uns einschlug.

Funkspruch brachte die Nachricht von der Verleihung des Ritterkreuzes an Hauptmann Koch und von der Einnahme des Forts Eben Emael unter Führung von Oberleutnant Witzig, was unter den vom Kampf mitgenommenen Männern jubelnde Freude auslöste. Hoffnungsvoll warteten wir auf das Eintreffen deutscher Truppen.
Inzwischen erfuhren wir auch, warum die deutschen Verbände noch nicht heran waren. Die Holländer hatten rücksichtslos die Maasbrücken bei Maastricht in die Luft gejagt. So standen unsere Truppen jenseits der Maas und mußten warten, bis Pioniere Notbrücken geschlagen hatten. Die Stunden wurden immer länger und länger. Wenn wir uns auch nun langsam an das Pfeifen der Flachbahngeschosse über unseren Köpfen gewöhnt hatten, so fiel doch das dauernde Flachmachen und Herumflitzen auf die Nerven.

Gegen 17 Uhr kommt ein LKW mit den ersten deutschen Truppen über die Brücke gerast. Es sind Infanteristen, Freiwillige aus Schlesien und dem Sudetenland. Das war eine Begrüßung, kurz und heftig. Sie wollten weiter vor und schickten uns den leeren Wagen zurück. Im Pendelverkehr konnten unsere Verwundeten nun ins Maastrichter Krankenhaus gebracht werden. Vier Nonnen kamen von vorn, hungrig und erschöpft. Unsere Soldaten teilten mit ihnen ihr Brot. Dann wurden auch sie schnell aus der Gefahrenzone nach hinten gebracht.

Transport auf Transport rollt über unsere Brücke, die immer noch unter Artilleriebeschuß von Lüttich her liegt. Wir tragen Waffen und Geräte zusammen und sichten das enorme Waffenmaterial, das von uns erbeutet wurde. Erst jetzt kommt uns so recht zum Bewußtsein, welch großer Übermacht wir gegenüberstanden.

Bei einbrechender Dämmerung benutzen wir eine Feuerpause und gelangen alle gebückt im Laufschritt wohlbehalten über die Brücke. Nachdem gesammelt war, treten wir unseren Marsch nach Maastricht an. Die Nacht verbringen wir in den Räumen einer Tabakfabrik, sitzend und teilweise schlafend. Die Anspannungen der vorangegangenen Stunden, Schießereien auf der Straße sowie Bombenangriffe englischer Flieger lassen uns noch keine Ruhe finden. Am nächsten Tage geht es durch Maastricht an die Maas zum Übersetzen. Hier erleben wir wieder englische Bombenangriffe auf die schon von den Holländern gründlich zerstörten Brücken. Weiter geht der Marsch in ein kleines holländisches Dorf, wo wir die Nacht verbringen und am nächsten Morgen unsere Kraftwagenkolonne erwarten zur Fahrt in die Heimat. Die hier lebenden Holländer nehmen uns gut auf und bewirten uns mit allem, was ihre Küche bietet. In der Nacht erleben wir wieder Bombenangriffe der Engländer auf dieses kleine, unschuldige Dorf.

Erfüllt von den Geschehnissen werden Erlebnisse ausgetauscht. Manches Heldenstückchen kommt jetzt zur Sprache. Ein SMG.-Mann erzählt uns vom Schicksal

Die Eroberer des Forts Eben Emael und der Brücken über den Albert-Kanal wurden von dem Führer und Obersten Befehlshaber der Wehrmacht persönlich mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes ausgezeichnet

seines Halbzuges, der abgeschnitten unter schwerstem Beschuß in einem belgischen Drahtverhau lag, wo sie mit ihren Schirmen gelandet waren. Nach einem erbitterten Kleinkrieg gegen Heckenschützen, die von den Dächern der Häuser und den Bäumen eines benachbarten Gartens aus feuerten, versuchten sie den vor ihnen liegenden feindlichen Graben zum Schweigen zu bringen. Aber die feuerten auf Teufel komm raus, es war nicht heranzukommen. Da steht ein Oberjäger seelenruhig auf, stellt sich in seiner vollen Größe auf den Grabenrand und greift nur immer nach seinen Handgranaten, die er in unerschöpflichen Mengen aus Beuteln, Stiefelschaft und Hose hervorzaubert. In Kürze ist der Graben erledigt. Wie durch ein Wunder bleibt dieser kaltblütige Bursche unversehrt.

Andere Beispiele einer erstaunlichen Kaltschnäuzigkeit hören wir später von der Einnahme des Forts Eben Emael, wo 66 deutsche Fallschirmjäger 1200 Belgier in Schach hielten und zur Ergebung zwangen. Panzerkuppeln und Geschütze nutzten nichts gegen deutsche Waffen und deutschen Angriffsgeist. Groß ist der Jubel in uns, als wir wenig später vom Führer empfangen werden, der uns dankt und uns die Tragweite unseres Unternehmens wissen läßt.

Fallschirmspringer!

Von Major Walter Bloem

Eng in die dumpfe Maschine gepreßt
Sitzt ihr mit harten, gespannten Gesichtern,
Braust ihr dahin über Bunkern und Trichtern
Feindwärts durch Wolken und Winde gen West.
Dutzendmal habt ihr's probiert;
Mancher hat sich dabei die Knochen
Schwer verknackst und mancher gebrochen;
Aber nun geht's auch wie geschmiert.
Einzeln werdet ihr erdwärts purzeln,
Mag auch die Höll' euch entgegenflammen,
Drunten schließt ihr fest euch zusammen,
Werdet euch klammernd ins Feindland verwurzeln,
Schützen und Handgranatenschwinger -

Fallschirmspringer!

Hatte mein Dasein je einen Sinn
Als diesen Tag, den einzigen, einen?
Bald werden Vater und Mutter weinen,
Hören sie, daß ich nicht mehr bin.
Aber ich bin in die Lüfte geschwebt,
Einer aus Tausenden auserlesen,
Bin Vorkämpfer der Heimat gewesen,
Hab' ein tausendfach Leben gelebt.
Bin aus dem Himmel zur Erde gefallen,
Rächender Engel mit flammendem Schwerte,
Neben mir, mit mir, Gefährt' um Gefährte,
Ließen wir donnernden Schlachtruf schallen:
Feind, dir nahn die Verderbenbringer -

Fallschirmspringer!

Hoch über Wolken der sausende Flug -
Senkt er sich? Nahst du dich, Tatenstunde?
Wütigen Sturzes geweihte Sekunde?
Fest nun die Faust an der Reißleine Zug!
Sprung! Ihr saust in den Abgrund hinab,
Willenlos Spiel urwilder Gewalten -
Ruck! Wie die Schirme sich blähn und entfalten -
Wie ihr schwebt überm brodelnden Grab!
Da ist der Feind! Der soll nicht entkommen!
Da ist die Erde - wir stehen - wir stürmen,
Mag auch Leiche zu Leichen sich türmen - -
Sieg - das feindliche Fort ist genommen!
Ihr seid seine gepriesnen Bezwinger -

Fallschirmspringer!

Fallschirmjäger nach dem Sieg

Das englische U-Boot

„SEAL“

wird gefangengenommen

Von Oberleutnant Otto Paust

Heiser bellen die Flakgeschütze und jagen ihre Geschosse in den dunklen Himmel der Nacht. Wie ein gewaltiges wartendes Tier liegt die große dänische Stadt in der breiten Bucht, die sich weit dem Meere zu öffnet. Riesige Scheinwerferarme huschen am Horizont und am Zenit entlang, bis sie sich plötzlich kreuzen und in ihrem Jagen innehalten: mitten im Schnittpunkte der vielen Strahlenbündel sitzt der feindliche Flieger, ein Engländer, den nun die krepierenden Granaten unserer Flakartillerie umstellen, bis ein Geschoß trifft. Der Brite gerät ins Wanken, ins Schwanken und flattert ziellos im Zickzackfluge erdwärts. Er ist der dritte in dieser Nacht, den unsere Flak herunterholt. Bald darauf erlöschen die Scheinwerfer, verhallt der Donner der Detonationen. Still wird die Welt, und die große Stadt schläft weiter. Jeder weiß, daß kein Brite sich heute mehr sehen läßt. Man hat seine Erfahrungen gesammelt. Meist genügt ein Abschuß, um die Verbände der britischen Luftwaffe nach Hause zu schicken.

Durch den langen Besuch der Briten hat sich der Start der Maschinen am Seefliegerhorst etwas verzögert: man mußte warten, bis die Luft rein war, man durfte unserer Flakartillerie nicht störend in den Arm fallen, indem man in ihrem Schußbereich startete. Nun aber geht der telephonische Rundruf an sie, daß unsere eigenen Maschinen starten werden.

Die Propeller peitschen die Wellen des Stromes zu weißen Wogen auf, und im Gefolge von Staubfontänen rasen die Schwimmer der Maschinen über das schwankende, zischende, gischtende Rollfeld gegen den Wind und setzen mit einem Sprung in das Meer der Luft.

U-Boot-Jagd heißt der Befehl für die einen, Sicherung am Geleitzuge für die anderen. Das ist der tägliche Dienst für unsere Küstenflieger, die zum Schrecken der britischen Unterwasserfahrzeuge geworden sind, die als Jäger den Feind unter dem Meeresspiegel vertrieben, stellten und versenkten. Der Brite hat es nicht mehr leicht im Skagerrak und im Kattegat. Die Küstenflieger haben ihm das Dasein sauer und

Eine Arado Ar 196 startet in den norwegischen Gewässern zum Feindflug. Eins dieser Flugzeuge hat am 5. 5. 1940 das englische U-Boot aufgebracht

lebensgefährlich gemacht. Seit unsere Seeflugzeuge die deutschen Geleitzüge sichern, ist dem Engländer keine Versenkung von Transportern oder Begleitschiffen, von Handels- oder Kriegsschiffen mehr gelungen! Des Briten Stolz aber, seine U-Boote, sind verjagt oder versenkt worden, sobald sie sich zeigten. Wir alle sind stolz, bei der erfolgreichsten Küstenfliegerstaffel unserer Luftwaffe dienen zu dürfen. Kein Mann der Besatzungen, der nicht das Eiserne Kreuz besäße! Jeder dieser Männer tut seit Wochen im anstrengenden Dienst als Jäger seine Pflicht.

Dicht über dem Meere rasen jetzt die Maschinen dahin. Beobachter, Führer, Funker, jedes Mitglied der Besatzung fühlt sich als Späher und versucht in den dunklen Fluten den noch dunkleren Schatten des Feindes auszumachen. Stundenlang geht die Jagd. Mit höchstem fliegerischem Können balanciert der Flugzeugführer die Maschine aus und hält sie so tief wie irgend möglich. Das ewig atmende, ruhelose Meer greift mit mächtigen Prankenschlägen gierig nach den Schwimmern der Maschine, bereit, sie zu zerschmettern im Aufprall gegen die ungeheure Geschwindigkeit, mit der wir das große Kampffeld, unser Jagdrevier, abfliegen, absuchen, abspüren. Von Minute zu Minute wird die Situation spannender und treibt dem Gipfelpunkte zu.

Jeder folgt seinem Befehle, die Aufgaben zu erfüllen, die ihm gestellt sind. Und während die schweren Maschinen heute auf ihre Geleitzüge stoßen und im ersten zagenden Glanz der Sonne die Begrüßungsrunde fliegen, um fortab getreulich für viele Stunden bei den deutschen Schiffen auszuharren, das Kampffeld im weiten

Umkreis abzuspüren und abzusperren und immer wieder in treuer Kameradschaft zu den Männern der deutschen Kriegsmarine zurückzukehren, stoßen die anderen Kameraden der Luft gleich Raubvögeln über die Wogen und spüren nach Beute. Noch immer liegt die Nacht über dem Meere, die langsam der Dämmerung weicht. Zögernd rötet sich der Osten. Noch hat das Licht des Tages nicht die Kraft, auf weite Sicht den Blicken Ziel und Sicherheit zu geben. Viele Konturen der Wolken oder Inseln narren die Jäger. Ungewißheit liegt über dem Meere. Gleichmäßig dröhnt der Motor sein donnerndes Lied in die Lüfte. Zuweilen zieht die Maschine im Zickzackkurs, in zuckenden Stößen über das Meer. Bis Leutnant z. See M. seinem Flugzeugführer plötzlich Befehl gibt, einen dunklen Inselschatten anzufliegen, den das unbewaffnete Auge über der Schwärze der Wasser nur mühsam zu erkennen vermag. Ganz im Dunkel liegt noch die Küste von Schweden. Es gilt, unter peinlicher Respektierung der schwedischen Hoheitsgewässer hier U-Boot-Jagd zu halten. Die Dreimeilenzone darf nicht verletzt werden. Es gehört zur höchsten Ehre und zum Stolz der deutschen Luftwaffe, die Neutralität Schwedens zu achten. Der Kommandant des Flugzeuges hat genau errechnet, daß der Inselschatten außerhalb der Hoheitsgewässer Schwedens liegt, wenn er auch hart an der Grenze sitzt. Und gerade die Tatsache, daß dieser Schatten noch niemals vom Kommandanten bemerkt wurde, sooft er hier U-Boot-Jagd flog, reizt ihn, diesen Schatten anzufliegen.

U-Boot-Jagd! Aufmerksam tastet der Kommandant jeden Quadratmeter Wasser unter sich ab, während das Flugzeug dicht über dem Meer dahinrast

In wenigen Sekunden ist die Maschine auf Anlaufkurs gebracht, nun donnert sie bereits über das Ziel hinweg und stößt in jäher Kehrtwendung zurück, um nicht in die Nähe von Schwedens Hoheitsgewässern zu geraten. Ganz dicht schießt jetzt das Wasserflugzeug an dem Schatten vorbei, zurück zum Ausgangspunkt der ersten Beobachtung. Langgestreckt schiebt sich der Schatten aus dem Wasser heraus. Ein U-Boot! Ein Brite, der aus der Dunkelheit taucht, dessen Umrisse in Bruchteilen von Sekunden erkannt werden. Ein außergewöhnlich großes Unterwasserfahrzeug, von dem die Briten nur ein

Feindliches U-Boot in Sicht? Der Flugzeugführer läßt das verdächtige Seeziel nicht aus den Augen

halbes Dutzend besitzen. Leutnant M. weiß, daß er ein englisches Minenboot vor sich hat mit mehr als 1500 Tonnen, bei einer Wasserverdrängung von mehr als 2000 Tonnen in getauchtem Zustand! Feuerbefehl! Nun rasen die Geschosse aus Kanone und Maschinengewehr. Aus dem Turm des U-Bootes flammen gelbe Blinksignale, denn schon hat der Brite Schlagseite bekommen durch die ersten schweren Treffer, die die Granaten und MG-Schüsse ihm beibrachten. Offenbar sind dem Briten einige Tauchtanks beschädigt worden. Keinesfalls kann er es wagen, in diesem Zustande unter Wasser zu gehen. Die deutsche Maschine nimmt nun Kurs auf den Geleitzug, der in wenigen Seemeilen Entfernung unterwegs ist und auf den der Brite wartete, um sich einen fetten Brocken herauszuschießen. Während Leutnant M. ein Kriegsschiff des deutschen Geleitzuges heranholt, das den Engländer „verhaften" soll, ist eine zweite Maschine, die ebenfalls auf U-Boot-Jagd war und das Feuern des Kameraden hörte, herangerast und stellt den Feind. Schuß auf Schuß wird aus Rohr und Lauf gejagt. Schuß auf Schuß sitzt. In diesem Feuer ergibt sich der Brite und zeigt am Turm die weiße Fahne. Aber Leutnant Schm. mißtraut dem Engländer. Er weiß, daß der Brite ein 10,2-cm-Geschütz an Bord hat und daß ein Treffer die deutsche Maschine herunterzuholen vermag. Also feuert er weiter. Er beschießt aber jetzt nicht den Feind. Er setzt seine Garben als Warnschüsse vor das U-Boot. Dann geht er hart aufs Wasser nieder und verlangt den Kommandanten. Der Engländer erscheint im Turm und wird aufgefordert, zur Maschine zu kommen. Das heißt ins Wasser springen und auf

den Schwimmer des Flugzeuges klettern! — „Jump in water! Jump in water!“ brüllt Leutnant Schm. dem zögernden Kommandanten zu.

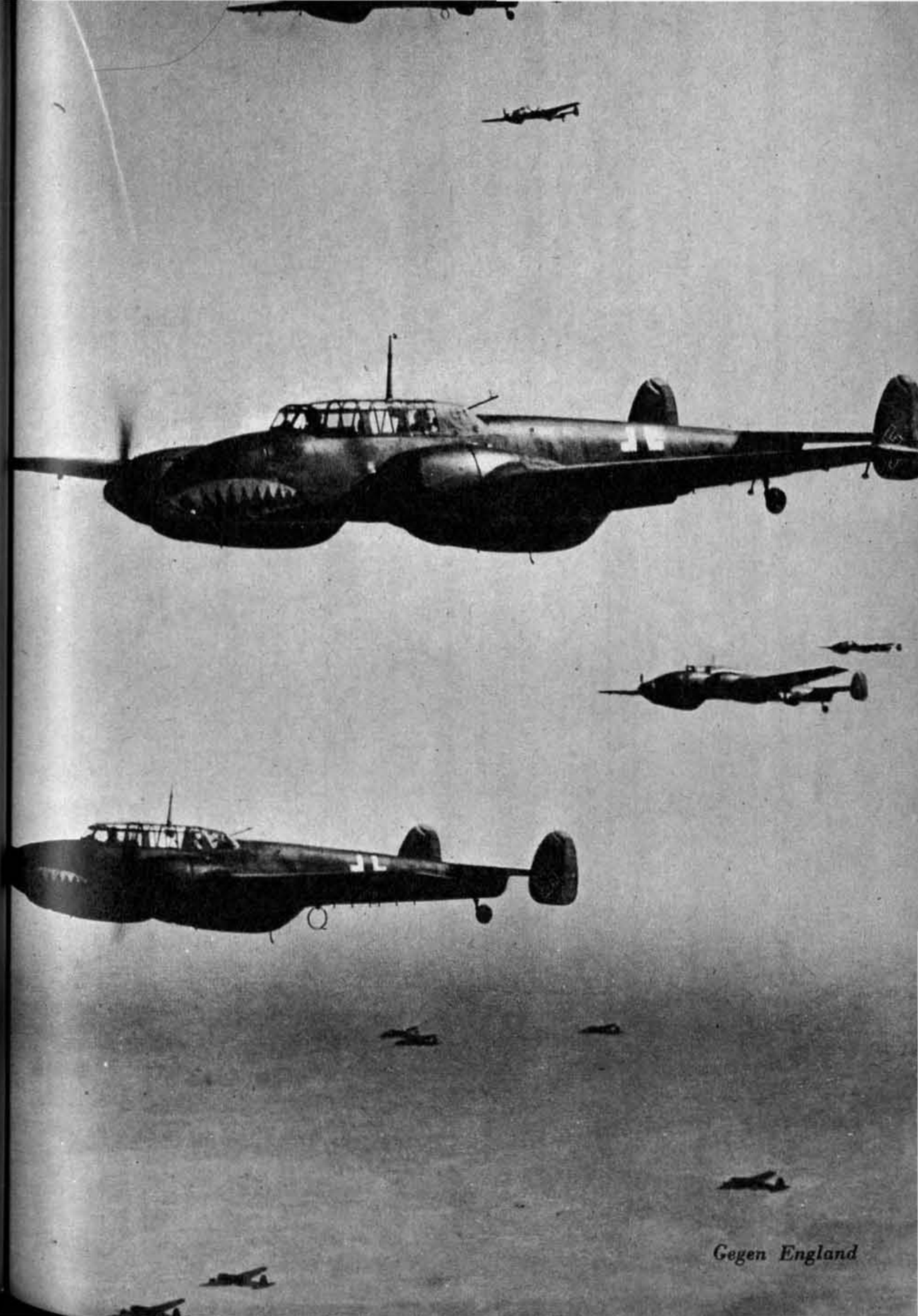
Und schließlich geht der Engländer ins Wasser und schwimmt an die deutsche Maschine heran. Das Flugzeug dreht gegen den Wind und startet, den Kommandanten, Lieutenant-Commander Lansdowne als Gefangenen an Bord.

Nun kommt die Maschine des Leutnants M. vom Geleitzug zurück. Sie respektiert selbstverständlich die weiße Flagge des Briten, wassert an dem U-Boot und verlangt den Ersten Offizier als Gefangenen. Man kann diesem Wunsche seitens der Briten nicht ohne weiteres nachkommen, weil der Erste Offizier einen Beinschuß davongetragen hat und kaum transportfähig ist. Leutnant M., der dem englischen Offizier unnötige Qualen ersparen will, begnügt sich mit dem ältesten Deckoffizier. Die gesamte Besatzung des britischen U-Bootes wird nunmehr in die Gefangenschaft — gefahren. Ein deutsches Kriegsschiff nimmt den Engländer in Obhut und später in Schlepp.

Inzwischen stehen die beiden Gefangenen im Gruppengefechtsstand und werden durch den Kommandeur, Major L., vernommen. Lieutenant-Commander Lansdowne hat längst die Kleidung gewechselt. Er trägt jetzt ein Paar feldgraue Fliegerhosen und eine weiße Drillichjacke. Dann bekommt er eine deutsche Fliegerkombination geliehen, damit er sich auf dem Fluge nach Deutschland nicht erkältet.

Der „Seal“ war in eine deutsche Minensperre geraten und hatte sich leck geschlagen. Vom Abend bis zum frühen Morgen, die ganze Nacht hindurch, hatte die gesamte Besatzung gearbeitet, und es war ihr gelungen, flott zu werden und aus der Tiefe aufzusteigen. Gerade als man sich vor der beabsichtigten Unterwasserfahrt im Dämmerlichte noch einmal vor der Heimreise nach London orientieren wollte, stieß der deutsche Jäger herab und stellte den Briten.

Der Engländer unterhält sich mit mir und läßt durch mich den Kameraden der deutschen Luftwaffe für die ritterliche Behandlung danken, die ihm und seinen neunundfünfzig Männern zuteil wurde. Er greift spontan nach Bleistift und Papier und bringt seinen Dank auch schriftlich zum Ausdruck. Ich frage ihn, ob deutsche Gefangene in England gleichermaßen kameradschaftlich behandelt würden. Er gibt mir die Hand und sagt: „Ich hoffe es. Ich kenne keinen Fall, der Veranlassung gäbe, nicht dieser Hoffnung zu sein. In England wird man sehr bald erfahren, daß ritterliche Gegner uns kameradschaftlich geholfen haben, sobald der Kampf beendet war. Mein schriftliches Zeugnis soll dafür Urkunde und Unterlage sein!“ Ein britisches U-Boot gefangengenommen! Eins der sechs größten der britischen Marine. Kommandant und neunundfünfzig Mann Besatzung fielen durch die Kühnheit von zwei deutschen Fliegern in unsere Hand! Das U-Boot hatte 120 Minen an Bord, es besitzt sechs Torpedoausschußrohre, vier Maschinengewehre und ein 10,2-cm-Geschütz. Abgesehen von den Treffern, die deutsche Flieger ihm beibrachten, und dem von der Besatzung reparierten Leck, das es sich an der deutschen Minensperre holte, kam es unversehrt in deutschen Besitz und wurde in einen deutschen Hafen eingebracht, ein gewaltiges Unterwasserfahrzeug der modernsten Bauart, das vor knapp einem Jahre vom Stapel lief. Vier Eiserne Kreuze Erster Klasse wurden von dem Oberbefehlshaber der Luftwaffe dafür verliehen an die beiden Leutnants und ihre Unteroffiziere, die Flugzeugführer.



Gegen England

Sie schmiedeten unsere Luftwaffe

Von Josef Lentes

Der Verlauf des Krieges hat der deutschen Luftwaffe in hohem Maße Ehre und Ruhm eingebracht. Ihr Ruf, die beste Luftwaffe der Welt zu sein, ist eine unwiderlegliche Tatsache. Deutscher Erfindergeist hat Flugzeuge geschaffen, die nicht übertroffen werden können. Ihr Ruhm ist daher auch der Ruhm der Männer, die diese Waffen schmiedeten.

Professor Hugo Junkers

Hugo Junkers

Kürzlich belauschte ich ein Gespräch zweier Jungen, die das Wunder der großen Erfolge im Westen zu erklären versuchten. „Das kommt davon", sagte der eine, „weil wir die Stukas haben — die haben die anderen nicht!" Und damit hat der junge Sachverständige einen Hauptpunkt der deutschen Luftüberlegenheit berührt. Denn der Erfolg im gegenwärtigen Krieg ist tatsächlich nicht zuletzt das Verdienst der bekannten Junkers-„Stukas". Wenn auch der Mann, dessen Namen sie tragen, Professor Junkers, diese Flugzeuge gar nicht mehr selbst erlebte, so hat er dennoch Anteil an ihnen, denn sein vor dreißig Jahren begonnenes Lebenswerk ist die Grundlage, auf denen sie wie auch alle anderen heutigen Junkers-Flugzeuge der deutsche Luftwaffe geschaffen werden konnten.

Am Anfang und am Ende der Junkersschen Flugzeugbautätigkeit steht die Luftwaffe. Bereits 1915 entstand das erste Flugzeug, die im Volksmund „Blechesel" genannte J 1. Man kann sich idealere Namen für ein Flugzeug vorstellen, aber gerade in dieser Bezeichnung kommt die gewaltige Neuerung sinnfällig zum Ausdruck, die Junkers damals nach jahrelangen Forschungen — zwar gleichzeitig mit Dornier, aber unabhängig von ihm — für den Flugzeugbau einführte: den Metallbau, der seitdem die Flugzeuge aus Holz, Draht und Leinwand, die „fliegenden Drahtverhaue", wie man sie nannte, längst verdrängt hat. „Metall? Das ist doch

Der Konstrukteur des Sturzkampfflugzeuges Junkers Ju 87 Hermann Pohlmann

zu schwer! Das kann doch nicht fliegen!" — so oder ähnlich dachte man damals. Aber Junkers, Genie und Fanatiker in einer Person, hat seine Ideen unbeirrt weiterverfolgt und hat recht behalten.

Hugo Junkers war am 3. Februar 1859 in Rheydt geboren. Seine erste Betätigung als Ingenieur spielte sich auf dem Gebiet der Gas- und Wärmetechnik ab, und nichts deutete im Anfang darauf hin, daß dieser Mann einer der eigenwilligsten und zugleich schöpferischsten Flugzeug- und Flugmotorenpioniere der Welt werden sollte. Doch die im Jahre 1909 — allerdings noch sehr schüchtern — in Deutschland aufkommende Fliegerei gab seinem Betätigungsdrang die endgültige Richtung. Heute fliegen Junkers-Flugzeuge in dreißig Ländern der Welt — gewiß eine schöne Anerkennung für sein Werk, das jetzt von anderen Männern in gleich erfolgreicher Weise fortgesetzt wird. Professor Junkers starb am 3. Februar 1935. Ihm und seiner Lebensarbeit verdankt Deutschland die Ju 87-Stukas, die weltbekannte Ju 52, das vielseitige „Mädchen für alles", die Ju 90, das größte Landflugzeug der Welt, und den ersten betriebsreifen Schweröl-Flugmotor sowie hochwertige Benzinmotoren; und es verdankt ihm darüber hinaus einen großen Teil seiner Weltgeltung auf dem Gebiete der Luftfahrt.

Claudius Dornier

Wer von Friedrichshafen am Bodensee in Richtung Manzell, des heutigen Sitzes der Dornier-Werke, fährt, wird etwa auf der Hälfte des Weges hart am Ufer eine eigentümliche riesige Holzhalle mit einigen kleineren Nebengebäuden erblicken. Hier begann 1914 das Lebenswerk Dr. Claudius Dorniers.

Es war etwas Geheimnisvolles um diese Halle, und die Kunde, daß hier zum ersten Male ein mehrmotoriges Riesenflugboot aus Metall gebaut werden sollte, konnte bei den Anwohnern des Sees nur schwer Glauben finden. Und doch war es so. Der alte Graf Zeppelin, der sich in den letzten Jahren seines Lebens immer mehr dem Flugzeugbau — und namentlich dem Großflugzeugbau — zuwandte, hatte seinem damals dreißigjährigen Versuchsingenieur Dornier die Aufgabe gestellt, ein großes Wasserflugzeug zu bauen.

Dornier, der am 14. Mai 1884 in Kempten im Allgäu geboren wurde, wollte als Gymnasiast Bergsteiger und Bergführer werden. Doch ließ ihn seine Neigung für

Mathematik und Ingenieurwesen nach dem Abitur das Maschinenbaufach einschlagen. Mit 23 Jahren wechselte er in die Praxis über und war mehrere Jahre im Brückenbau tätig. Aber ihn lockte die seit der Jahrhundertwende immer mehr aufkommende Luftfahrt. Als sich im Jahre 1910 die Möglichkeit bot, Mitarbeiter Zeppelins zu werden, sagte er daher mit Freuden zu.

Dr.-Ing. e. h. Claudius Dornier

Nach vierjähriger Tätigkeit bekam Dornier seine große Chance: er sollte das erwähnte Riesenflugboot bauen. Die Aufgabe war überaus schwer, da alle Grundlagen fehlten; sie wurde auch dadurch nicht leichter, daß sich Dornier vorgenommen hatte, das Flugboot ganz aus Metall zu bauen. Im Gegensatz zu den bisher im Flugzeugbau üblichen Bastelmethoden entwickelte er eine eigene, wissenschaftlich und ingenieurmäßig begründete Bauweise. Seltsam: genau zu gleicher Zeit legte auch Professor Junkers die Grundlagen für den ingenieurmäßigen Bau von Metallflugzeugen.

Beide, sowohl Dornier als auch Junkers, wurden damals vielfach als Phantasten bezeichnet. Aber die Zweifler, die bei den ersten Rollversuchen des Dornierschen Riesenflugbootes schadenfroh den Vers geprägt hatten:

„Das ist das Boot von Seemoos,
Das kommt ja nie vom See los!"

wurden glänzend widerlegt, als das zweite Flugboot Dorniers — das erste hatte ein Sturm noch vor dem ersten Start auf dem See vernichtet — seinen ersten Flug ausführte.

Von nun an ging es unaufhaltsam vorwärts. Die von ihm in der Folgezeit gebauten Flugzeugmuster aller Größen und Klassen, darunter der „Wal", der ihm Weltgeltung verschaffte, sind zu bekannt, um sie einzeln aufzuzählen. Auch das Langstreckenflugboot Do 18, der Fernaufklärer Do 17, das Kampfflugzeug Do 215 sind längst Begriffe geworden und aus dem gegenwärtigen Krieg nicht mehr wegzudenken. Menschlich ist Dornier bei aller Arbeit und trotz aller Erfolge ein einsamer Sonderling geblieben. Er ist einer der Schweigsamen und läßt seine Flugzeuge für sich sprechen. Mehr als die Öffentlichkeit locken ihn ungelöste Probleme. Und seine Fruchtbarkeit läßt noch viel erwarten.

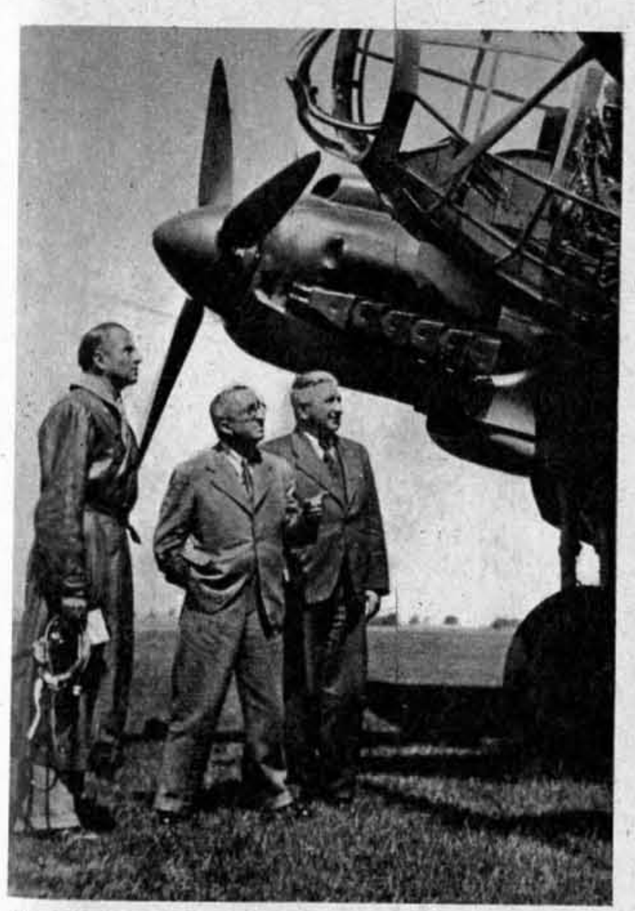
Ernst Heinkel

Wir finden auf fast allen Gebieten der Technik eine besonders große Zahl verdienter Männer aus dem Schwabenlande. Auch mit der Schaffung und Weiterentwicklung des Flugzeuges sind — man denke an den „fliegenden Pater" von Schussenried, den „Schneider von Ulm", die Gebrüder Hirth, an Claudius Dornier u. a. — zu allen Zeiten schwäbische Pioniere eng verbunden gewesen. Auch der am 24. Januar

1888 geborene Ernst Heinkel ist, obwohl die Stätten seiner Wirksamkeit in Norddeutschland liegen, ein Schwabe. Seine Heimat sah seine ersten fliegerischen Versuche mit einem selbstgebastelten Doppeldecker, den er als Student der Technischen Hochschule in Stuttgart, angeregt durch einen Besuch der „Internationalen Luftfahrtausstellung" in Frankfurt und durch die Zeppelinkatastrophe bei Echterdingen, in den Jahren 1909—1911 baute.

Die Versuche fanden zum Entsetzen der Stuttgarter auf dem direkt bei der Stadt gelegenen Cannstatter Wasen statt und nahmen einmal auch ein böses Ende. „Schwerer Flieg:rabsturz. Der Aviatiker Heinkel schwer verletzt, sein Apparat verbrannt", ließ sich eine Berliner Mittagszeitung aus Stuttgart berichten.

Diese ersten Versuche hatten trotz ihres unglücklichen Ausganges Heinkel eine Menge von Erfahrungen gebracht. Er hatte erkannt, daß sein Flugzeug zu langsam war und daß es darauf ankam, schnelle Flugzeuge zu bauen. Anfang 1913 wurde er Chefkonstrukteur der Albatroswerke und führte hier eine Reihe eigenwilliger Konstruktionen durch, mit denen u. a. Hellmuth Hirth, Hans Vollmöller und Thelen beim Großen Bodensee-Wettbewerb 1913 alle ersten Preise errangen. Im Frühjahr 1914 wurde Heinkel Chefkonstrukteur und technischer Direktor der Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke. Hier konstruierte er während des Weltkrieges außer einigen Landflugzeugen seine erfolgreichen Seeflugzeuge, insgesamt etwa vierzig verschiedene Typen.



Prof. Heinkel mit zweien seiner Mitarbeiter vor der He 111

Mit Deutschlands Zusammenbruch 1918 endete Heinkels Tätigkeit für die Hansa- und Brandenburgischen Flugzeugwerke. 1921 übernahm er einen Konstruktionsauftrag für die Caspar-Werke in Travemünde. Schließlich gründete er im Nebenzimmer einer Travemünder Kneipe ein eigenes Konstruktionsbüro. Damit legte er den Grundstein zu den heutigen Ernst Heinkel-Werken, die seit 1933 am Aufbau der deutschen Luftwaffe maßgeblich beteiligt waren. Seine bewegliche Natur hatte sich im Laufe der Jahre eine ungeheure Vielseitigkeit angeeignet, mit der er die mannigfaltigsten Möglichkeiten des Flugzeugbaues erfaßte. Der mit der

Professor Messerschmitt bespricht Einzelheiten eines neuen Flugzeugtyps

Rechts: Gerhard Fieseler. Jetzt Wehrwirtschaftsführer — einst weltbekannter Kunstflieger

He 64 und He 70 begonnene Bau von Hochleistungsflugzeugen wurde mit der zweimotorigen He 111, deren militärische Ausführung während der Dauer dieses Krieges große Erfolge errang, fortgesetzt. Im organischen Fortschritt führte die Entwicklung zu dem viermotorigen Langstrecken-Postflugzeug He 116, das die typische Heinkel-Form wohl am ausgeprägtesten zeigt. Der Jagdeinsitzer He 112 und seine Weiterentwicklungen erzielten eine ganze Reihe von Rekorden. Der Seeaufklärer He 114 und das See-Mehrzweckeflugzeug He 115 sind weitere Beispiele der Heinkelschen Vielseitigkeit beim Bau militärischer Flugzeuge.

Willy Messerschmitt

Anläßlich des großartigen Züricher Flugmeetings von 1937 überraschte Deutschland die Welt durch die Vorführung eines Jagdeinsitzers, der nach internationalem Urteil das bedeutendste Jagdflugzeug war, das bis dahin geschaffen worden war. Damit trat gleichzeitig der Name eines bis dahin nur Fachleuten bekannten Konstrukteurs in das Blickfeld der Weltöffentlichkeit. Schlagartig wurde Willy Messerschmitt berühmt. Was er damals mit dem Jäger Me 109 versprochen hatte, hat er gehalten. Er hat dieses Flugzeug weiterentwickelt und so verbessert, daß

es zwei Jahre später den absoluten Geschwindigkeitsweltrekord für Deutschland erringen konnte. Er hat zwei weitere erfolgreiche Flugzeugmuster geschaffen, die zusammen mit der Me 109 als „die Messerschmitts", wie der Volksmund sie nennt, einen wertvollen Bestandteil der deutschen Luftwaffe bilden: den zweimotorigen Zerstörer Me 110 und das zweimotorige Kampfflugzeug „Jaguar".

Als Willy Messerschmitt mit seiner Me 109 an die Öffentlichkeit trat, hatte er eine langjährige Tätigkeit auf dem Gebiete der Fliegerei hinter sich. Schon als Dreizehnjähriger, als eben die ersten Darmstädter Studenten und Gymnasiasten unter Gutermuth in der Rhön ihre noch zaghaft-tastenden Gleitflugversuche unternahmen, sah er staunend zu. Aus den kurzen, primitiven „Flügen" dieser Unentwegten erwuchs ihm sein zukünftiges Lebensziel. Nach dem Weltkrieg, als die große Segelflugbewegung in Deutschland entstand, gehörte Willy Messerschmitt zu den ersten „Rhönindianern". Im Jahre 1922 trat er beim Internationalen Rhönwettbewerb mit einer ganz neuen, eigenwilligen Konstruktion hervor, die überall Aufsehen erregte.

Seine Erfahrungen im Segelflugzeugbau verwendete er in der Folgezeit auch für den Bau von leichten Motorflugzeugen. 1923 gründete er in Bamberg die Firma Messerschmitt-Flugzeugbau, die sich vier Jahre später mit den Bayrischen Flugzeug-

werken in Augsburg vereinigte. Chefkonstrukteur und technischer Leiter wurde Willy Messerschmitt, der das Unternehmen durch seine Tatkraft und seine schöpferischen Ideen bald vom Kleinbetrieb zum Mittelbetrieb und in den letzten Jahren zum Großunternehmen brachte.

Mit dem Aufbau der deutschen Luftwaffe begann die erfolgreichste Zeit in Messerschmitts Wirken. Einer der berühmtesten amerikanischen Piloten, der ehemalige Sieger im Schneiderpokal-Wettbewerb, Major Al Williams, der 1938 Gelegenheit hatte, die Me 109 zu fliegen, schrieb in einer amerikanischen Luftfahrtzeitschrift: „Nachdem ich jahrelang Versuche mit allen möglichen Jagdeinsitzern durchgeführt habe, glaube ich heute, daß die Messerschmitt Me 109 das schnellste und wendigste Jagdflugzeug der Welt darstellt." Das hat der gegenwärtige Krieg in allen seinen Phasen bestätigt.

Gerhard Fieseler

Es gibt eine Karikatur aus der Hand des heutigen Generalluftzeugmeisters Ernst Udet, die den Weltmeister im Kunstflug, Gerhard Fieseler, an seine Kasseler Fabrik gefesselt darstellt, während er unter Tränen seinem in lustigen Rollen am Horizont verschwindenden „Tiger" nachschaut. Das war im Jahre 1934. Auf der Höhe seiner Laufbahn als Kunstflieger, die ihm fünfmal den Titel eines Deutschen Meisters, zweimal die eines Europameisters und schließlich als Krönung die Ehre eines Weltmeisters eingebracht hatte, zog sich Gerhard Fieseler von der jahrelang ausgeübten Kunstfliegerei zurück, um sich ganz seinem 1930 gegründeten aufstrebenden Flugzeugwerk zu widmen.

So beleuchtet die Udetsche Karikatur in glücklicher Weise die zweifache Veranlagung Fieselers, in der wir enorme fliegerische Fähigkeiten und das Können des gestaltenden Konstrukteurs vereinigt finden. Unter seinem bestimmenden Einfluß entstand in dem von ihm gegründeten Werk ein so erfolgreiches Sportflugzeug wie die bekannte „Fi 5", deren Leistungen für ihre Zeit geradezu verblüffend waren. Die „Fi 97", von der fünf Exemplare am Europarundflug 1934 teilnahmen, wurde zu einem weiteren Erfolg. Unter gewaltiger internationaler Konkurrenz belegte eine „Fi 97" den zweiten Platz und war damit gleichzeitig die beste teilnehmende deutsche Maschine! Besonders bemerkenswert war ihre geringe Landegeschwindigkeit und ihre Fähigkeit, auf kleinstem Platze starten und landen zu können. Auf diesen Eigenschaften baute Fieseler weiter auf, und in konsequenter Weiterentwicklung entstand der „Storch", der, einzig in seiner Art, den Namen seines Schöpfers auf der ganzen Welt bekanntmachte. Den „fliegenden Feldherrnhügel" hat man dieses Flugzeug genannt und damit seine Bedeutung als „Auge" der Heeresleitung klar und deutlich anerkannt.

Fieseler ist kein Mann der großen mehrmotorigen Maschinen, auch wenn er einmal solche bauen sollte: sein Können und seine Erfolge sind verbunden mit der Schaffung kleinerer, für ihren besonderen Zweck hervorragend durchdachter Maschinen. Seine Produktivität hat ihren Höhepunkt noch lange nicht erreicht. Vielleicht wird er uns, wenn einmal friedlichere Zeiten gekommen sind, das billige „Volksflugzeug" bescheren. Dies soll sogar einer seiner Lieblingspläne sein.

Der Weg zum heutigen Kriegsflugzeug

Von Oberstleutnant Sommer

Jagdeinsitzer Messerschmitt Me 109

Der Mensch ist gewohnt, alles, was er in seinem Gegenwartsleben sieht, hört und erlebt, als etwas Selbstverständliches hinzunehmen. „Ein Schlachtschiff durch einen Stuka versenkt, eine dicke Sache!" hörte ich vor einiger Zeit aus dem Munde eines neugebackenen Pimpfes. Am anderen Tage erzählte er seinen Kameraden: „Unsere Stukas haben heute nur einen Zerstörer versenkt."

Wir von der alten Generation haben die Entwicklung des Flugzeugs von der Flugmöglichkeit bei windstillem Wetter bis zur heutigen, in dem gewaltigen Völkerringen entscheidenden Waffe miterlebt. Der jungen Generation sollen die folgenden Zeilen einen kurzen Überblick über die Entwicklung des Flugzeugs zu seiner heutigen Bedeutung als Kampfmittel geben.

Im Jahre 1910 flogen in Deutschland die ersten Offiziere; in den folgenden Jahren bis zum Weltkriege wurden eine Anzahl Flugzeugführer und Beobachter, von denen mancher als Pionier der Fliegerei sein junges Leben hingab, ausgebildet. So konnte die damalige Fliegertruppe im August 1914 mit knapp 200 Flugzeugen in den Krieg gehen. Diese waren unbewaffnete Ein- oder Doppelsitzer, gebaut aus Holz, Leinwand, etwas Stahl und mit vielen Drähten verspannt; ihre Geschwindigkeit betrug in der Stunde 100 bis 120 km.

Der Kampf des Fliegers galt noch ausschließlich dem Element Luft, das ihm bei der Unvollkommenheit der Flugzeuge in aerodynamischer Beziehung viel zu schaffen machte. An Bord wurden für den Fall einer Landung hinter der feindlichen Linie nur Karabiner und Pistole mitgenommen. Wie wenig an einen Kampf gegen feindliche Flugzeuge oder gar gegen Truppen auf der Erde gedacht wurde, erlebte ich bei einem meiner ersten Feindflüge Mitte August 1914. Wir flogen in einer Höhe von knapp 1000 Metern Richtung Westen, um Feststellungen über den feind-

lichen Aufmarsch zu treffen. Über der Maas, zwischen Namur und Dinant, sahen wir plötzlich vor uns einen französischen Gitterschwanz — es war ein Farman-Doppeldecker — auftauchen, der nach Osten flog. Schnell nahm mein Beobachter den Karabiner, ich die Pistole zur Hand, und wir warteten der Dinge, die kommen sollten. Kurz darauf flog der Franzose in gleicher Höhe wie wir und nur etwa 150 Meter von uns entfernt vorüber; die Besatzung winkte uns zu, worauf wir den Gruß erwiderten und unsere Schießeisen wegsteckten. Mit solchen Waffen hätten wir wohl auch nie ein uns entgegenkommendes Flugzeug treffen können. Dieses Verhalten sollte sich bald ändern! Die ersten „Mordinstrumente" in Flugzeugen verwandten zu Beginn des Krieges die Franzosen. Es waren etwa 12 cm lange, bleistiftstarke, mit scharfer Spitze versehene Stahlpfeile, die über Truppenansammlungen abgeworfen wurden. Diese sogenannten Fliegerpfeile waren noch wenige Monate vor dem Kriege aus Deutschland nach Frankreich geliefert worden, ohne daß ihr wirklicher Verwendungszweck bekannt war. Bei der Besetzung französischer Flughäfen wurden die Pfeile aufgefunden und von

Von oben nach unten:

Fokker-Eindecker, Typ 1915, von Immelmann und Boelcke erstmalig für Angriffe auf feindliche Flieger verwendet

Fokker-Dreidecker, 1916, viel geflogen von unseren erfolgreichen Jagdfliegern

Jagdeinsitzer „Albatros DV", 1917, mit dem viele Luftsiege erfochten wurden

Fokker-Kampfeinsitzer D 7, 1917/18, das beste deutsche Jagdflugzeug bis zum Ende des Krieges

deutschen Fliegern über feindlichen Truppen abgeworfen. Nachdem der von den Franzosen „gelieferte Vorrat" verbraucht war, gehörten die Pfeile der Geschichte an. Nach einiger Zeit tauchten 3 bis 5 kg schwere Bomben in vereinzelten Exemplaren auf, die aber auch keinen stärkeren Eindruck hinterlassen konnten. Wir Flieger, an Zahl noch gering, hatten mit unserer damaligen Aufgabe, die Bewegungen des Feindes genau zu erkennen, so viel zu tun, daß wir nur gelegentlich einzelne Bomben dort abwarfen, wo ein besonders lohnendes Erdziel gesichtet wurde.

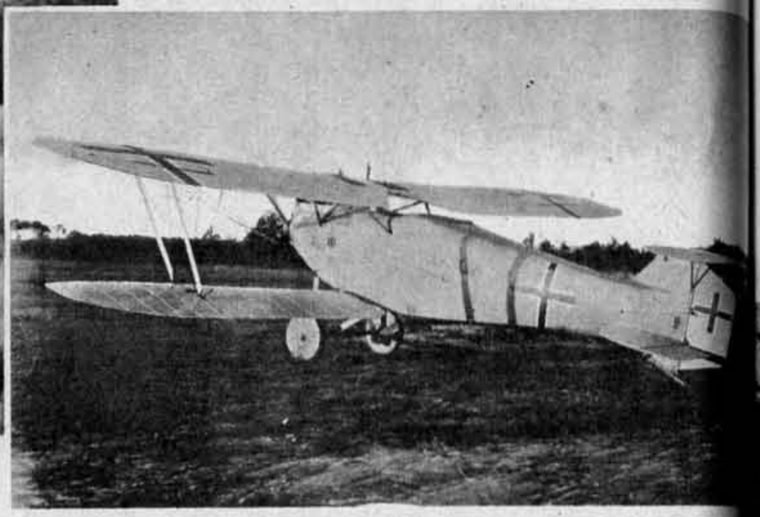
Während dieser Zeit waren die deutschen Armeen tief in Feindesland eingedrungen, und es bestand die Aussicht, daß sie in kurzer Zeit die französische Kanalküste erreichten. Den Krieg auf englischen Boden zu tragen, war allerdings bei der damaligen Überlegenheit der englischen Kriegsmarine nicht möglich. Da legte der um die Vorkriegs- und Kriegsfliegerei hochverdiente Major Siegert seine Gedanken über einen Bombenangriff auf London und die englische Südostküste in einer Denkschrift nieder. Er glaubte, daß die durch einen Bombenangriff hervorgerufene moralische Erschütterung England friedensgeneigt machen werde. Die Folge war, daß der Chef des Generalstabs des Feldheeres am 22. Oktober 1914 die Zusammenstellung eines besonderen Kampfverbandes mit dem Decknamen „Brieftauben-Abteilung Ostende" verfügte. Die großzügigen Pläne ließen sich jedoch nicht durchführen, da es den deutschen Truppen bei den damaligen Kampfmitteln trotz größter Tapferkeit nicht gelang, bis an die Kanalküste vorzudringen, und der Aktionsradius der Flugzeuge nicht ausreichte, von weiter entfernt liegenden Flughäfen Angriffe gegen England durchzuführen.

Fast zur gleichen Zeit, als diese Absicht bestand, tauchten an der französischen Front die ersten feindlichen mit Maschinengewehr ausgerüsteten Flugzeuge auf. Teils waren es Voisin-Apparate mit hinten liegendem Motor, bei denen das Maschinengewehr auf der vor den Flächen befindlichen Kanzel angebracht war, teils kleine, schnittige Eindecker, auf denen an einer senkrechten Stange nach oben ein Maschinengewehr befestigt war, mit dem über den Propeller hinweggeschossen wurde. Diesen Maschinengewehrflugzeugen, denen verschiedene deutsche Flieger zum Opfer fielen, hatten wir zunächst nichts Gleichwertiges entgegenzustellen. Karabiner mit 25 sich selbst auslösenden Schüssen, die unseren Beobachtern zur Abwehr in die Hand gedrückt wurden, bedeuteten eine schwache Abhilfe und hatten den Nachteil, daß sie meist dann versagten, wenn sie gebraucht wurden. Aber die Dienststellen in der Heimat, die die Frontfliegertruppe zu versorgen hatten, leisteten ihr Möglichstes, und so erhielten wir in kurzer Zeit ein Maschinengewehr, aus dem der hinten sitzende Beobachter mit Hilfe eines an einem Drehkranz befindlichen schwenkbaren Maschinengewehrs nach hinten und nach der Seite schießen konnte. Einige Zeit später lieferte der Flugzeugkonstrukteur Fokker einen Eindecker, von dem aus der Flugzeugführer „durch den Propeller" schießen konnte. Ausgehend von der Erfindung des Fliegerpioniers August Euler, Inhaber des Flugzeugführerscheins Nr. 1, mit einem starr eingebauten Maschinengewehr, durch Steuerung des ganzen Flugzeuges zielend, nach vorn zu schießen, brachte Fokker das Maschinengewehr derart an, daß sich die Schüsse automatisch durch eine Verbindung mit der Kurbelwelle des Motors in dem Moment auslösten, in dem das Geschoß ohne Verletzung des Propellers den Lauf verlassen konnte. Mit diesen Fokker-Eindeckern hatten die deutschen Flieger, insonderheit Boelcke und Immelmann, ihre ersten großen Erfolge. Letzterer, genannt der Adler von Lille, fiel dieser Erfindung insofern

Aufklärer einst und jetzt

Flugzeug für Fernaufklärung Dornier Do 17

Unten: Aufklärungsflugzeug der Hannoverschen Waggonfabrik 1917



zum Opfer, als er sich infolge des Aussetzens der Blockierungseinrichtung seines Maschinengewehrs im Luftkampf den eigenen Propeller durchschoß, so daß er tödlich abstürzte.

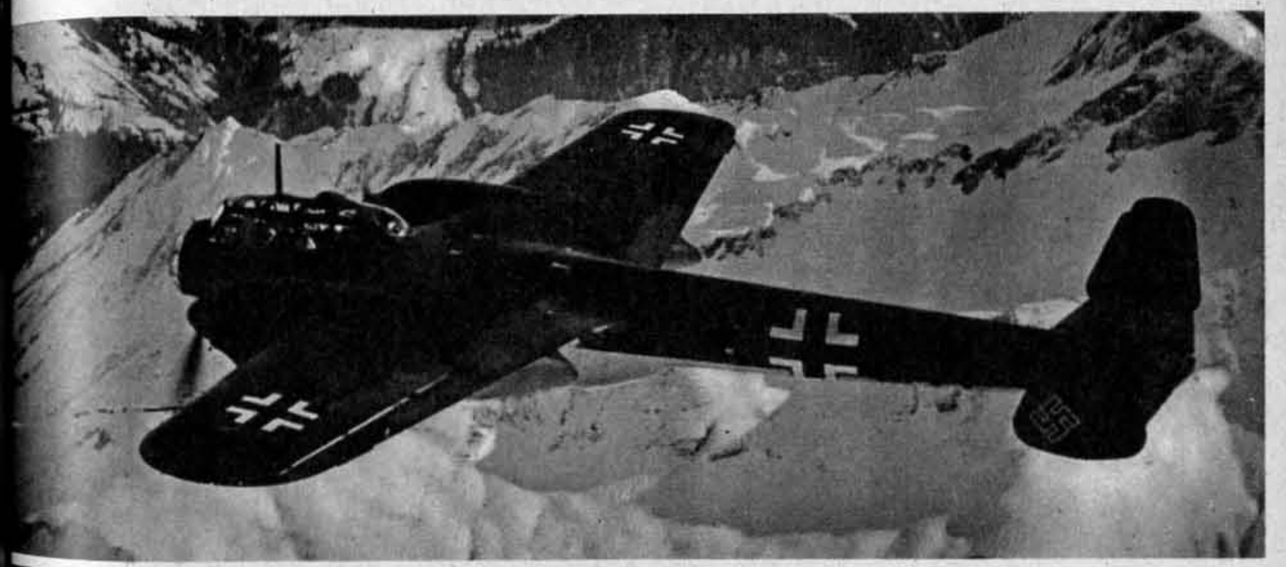
Der weitere Verlauf des Krieges machte eine Trennung der verschiedenen Aufgabengebiete des Frontfliegers notwendig. Am 17. 8. 1915 wurde zunächst ein zweiter Kampfverband, die Brieftauben-Abteilung Metz, aufgestellt, der im ersten Halbjahr 1916 die Kampfgeschwader 3 bis 7 folgten. Die beiden Brieftauben-Abteilungen Ostende und Metz waren am 20. 12. 1915 in Kampfgeschwader 1 und 2 umbenannt worden.

Es bestand nun die Absicht, mit den sieben Geschwadern zu je 6 Kampfstaffeln mit wiederum je 6 Flugzeugen Aufgaben durchzuführen, wie sie heute unter dem Begriff „Operativer Luftkrieg" verstanden werden, d. h. die Widerstandskraft des feindlichen Volkes sollte durch Bombenangriffe geschwächt, die feindliche Rüstungsindustrie und wichtige Verkehrsanlagen, wie Häfen, zerstört werden. Die großzügigen Pläne ließen sich zunächst nur zum Teil durchführen, da die Kampfgeschwader stark zu Aufgaben zur Unterstützung der kämpfenden Armeen, denen sonst nicht genügend Flugzeuge zur Verfügung standen, eingesetzt werden mußten.

Unter den heutigen Begriff „Operativer Luftkrieg" fielen die Angriffe gegen das Industriegebiet von Nancy und gegen die Kohlenzechen von Béthune sowie die in der Zeit von Mai 1917 bis Mai 1918 — im Anfang bei Tage, später bei Nacht — durchgeführten 22 Bombenangriffe gegen England, wobei insgesamt 112 000 kg Bomben geworfen wurden, ferner 44 Angriffe gegen Paris, davon 31 im Jahre 1918.

Neben den Kampfgeschwadern, die ab Dezember 1917 die Bezeichnung Bombengeschwader führten, entwickelten sich aus kleinen Anfängen heraus Jagdgeschwader, deren berühmtester Kommandant Rittmeister Freiherr von Richthofen war, und als weitere Kampfverbände Schlachtstaffeln. Hatten die Kampf- oder Bombengeschwader den Bombenkrieg zu führen, so bekämpften die Jagdgeschwader die feindlichen Flugzeuge; die Schlachtstaffeln griffen unmittelbar mit kleinen Bomben und Maschinengewehren in den Erdkampf ein.

Entsprechend diesen Aufgaben waren die Flieger mit Flugzeugen und Waffen ausgestattet: Der Bombenflieger erhielt zweimotorige Großflugzeuge, mit zwei Maschinengewehren, die möglichst viele Bomben im Gewicht von 12,5, 50, 100 und 300 kg tragen konnten. Im Jahre 1918 kamen einige Riesenflugzeuge an die Front, die in der Lage waren, auch Bomben zu 1000 kg mitzunehmen. Den Jagdfliegern stand ein sehr schnelles, gut steigendes Flugzeug mit zwei Maschinengewehren, die nach vorn durch den Propeller schossen, zur Verfügung; die Schlacht-



Dornier Do 215, ein modernes Kampfflugzeug

Bombenflugzeug der Gothaer Waggonfabrik 1916, das bei den Luftangriffen auf England in großer Zahl verwendet wurde

Franz und Emil damals und heute

flieger flogen ein leichtes, besonders wendiges Flugzeug mit je einem Maschinengewehr für den Führer und den hinter ihm sitzenden Fliegerschützen.

Sämtliche im Weltkrieg verwandten Flugzeuge waren im Gegensatz zu den heutigen offen; die Besatzungen waren Wind und Wetter ausgesetzt. Die schnellsten Flugzeuge erreichten damals eine Geschwindigkeit von 220 km.

Die folgenden Zahlen sollen dem Verständnis der im Weltkrieg 1914—18 vorgelegenen Verhältnisse dienen:

Deutschland verfügte zu Beginn des Krieges über knapp 200 Frontflugzeuge, die aber nur zum Teil den Anforderungen entsprachen; am Ende des Krieges waren 5000 Frontflugzeuge vorhanden.

Die Heimat baute während des Krieges insgesamt 47 600 Flugzeuge und 40 500 Flugmotoren.

Während des Krieges wurden von deutschen Fliegern 540 000 Zentner Bomben abgeworfen.

Die größten Luftkämpfe fanden in der Flandernschlacht 1917 statt, in der sich an vielen Tagen Luftschlachten zwischen 80 bis 100 Flugzeugen entwickelten.

Der größte Vorstoß von Flugzeugen war zur Unterstützung des amerikanischen Angriffs bei St. Mihiel am 12. September 1918 zu verzeichnen; an diesem Tage wurden dort auf engem Raume insgesamt 1160 französische und amerikanische Flugzeuge eingesetzt.

8401 feindliche Flugzeuge wurden im Laufe des Krieges abgeschossen, davon 6111 durch deutsche Flieger, 1590 durch Flak, der Rest durch Artillerie und Infanterie. Die Verluste der deutschen Fliegertruppe allein in den Jahren 1917 bis November 1918 betrugen an der Front 9285, in der Heimat 3727, zusammen 13 012. Das Verhältnis der an der Front durch feindliche Einwirkung und durch Unglücksfälle entstandenen Verluste des fliegenden Personals war etwa 7 zu 4. Der verlustreichste Monat war der Mai 1918, in dem das an der Front fliegende Personal 10,88 v.H. seines gesamten Standes verlor.

Aus der Tätigkeit der Fliegertruppe im Weltkrieg ergaben sich für den Fall eines zukünftigen Kriegs die Aufgaben, die von dem Reichsminister der Luftfahrt und Oberbefehlshaber der Luftwaffe Reichsmarschall Göring, nachdem Deutschland fast 1½ Jahrzehnt keinerlei Luftrüstung betreiben konnte, in großzügigster Weise in Angriff genommen wurden. Klar schälten sich zwei Aufgabengebiete heraus: die Vorbereitungen für die Führung eines operativen Luftkriegs und die Vorbereitungen zur Unterstützung der Aufgaben von Heer und Marine. Nach diesen Gesichtspunkten entstand die neue Luftwaffe, von der an dieser Stelle nur die eigentliche Fliegertruppe erwähnt sei, in einem Tempo, das wohl vorher von den meisten für unmöglich gehalten war.

Es wurden Flugzeuge im Gegensatz zu denen des Weltkriegs ganz aus Metall — hauptsächlich unter Verwendung des Leichtmetalls Duralumin — gebaut; mit Hilfe von Motoren, von denen jeder einzelne über mehr PS verfügt als die vier Motoren der früheren Riesenflugzeuge zusammen, wurden Geschwindigkeiten bis zu über 500 km in der Stunde sowie Gipfelhöhen bis an die Stratosphärengrenze erreicht. Die Flugzeuge wurden mit Maschinengewehren, einige Typen entsprechend ihrem Verwendungszweck mit kleinen Kanonen, ausgerüstet, deren Geschosse automatisch in schneller Folge ausgelöst werden. Das Gewicht der Bomben hat um ein Vielfaches zugenommen; mit einer einzigen Bombe können heute selbst schwerste Kriegsschiffe versenkt werden.

Aber was würden die besten Flugzeuge, vorzügliche Motoren und ausgezeichnete Waffen nützen, wenn nicht alles andere, was mit der Verwendung des Flugzeugs zusammenhängt, ebenfalls in bestmöglicher Weise geschaffen worden wäre! Besonderer Wert wurde auf den Ausbau des Flugsicherungsdienstes gelegt; nicht allein daß dadurch der Flieger vor Antritt des Flugs genau über die Wetterlage auf seinem beabsichtigten Flugweg unterrichtet ist, sondern er kann auch jederzeit seinen Standort von der Erde aus erfahren, ja sogar mit Hilfe des Bordfunkgeräts stundenlang ohne Erdsicht fliegen, indem er ständig den genauen Kompaßkurs von den Peilstationen der Erde erhält.

Wolken, besonders geschlossene Wolkendecken, bildeten früher eine große Gefahr für den Flieger; heute sind die Flugzeuge mit Blindfluggerät ausgestattet, mit dessen Hilfe jede Wolkendecke, sei sie auch noch so stark, durchflogen werden kann.

Für Aufklärungszwecke stehen dem Flieger ausgezeichnete Kameras zur Verfügung, die selbst in den größten Höhen unendlich schärfer „sehen" als das geübteste menschliche Auge. Dieses kann nur in Höhen bis etwa 600 m auf der Erde einzelne Menschen, bis etwa 1200 m Fahrzeuge und kleinere Trupps, bis etwa 2000 m größere Kolonnen, Eisenbahnzüge usw. erkennen; über 2000 m sieht man z. B. von Zügen nur noch die Rauchfahne der Lokomotive, vorausgesetzt, daß der Heizer ordentlich „nachgeschoben" hat.

Angriffsflug 1917 und 1940

Der MG-Schütze

Am Anfang des Weltkrieges warf der Flieger kleine Bomben mit der Hand ab

Während in den ersten Jahren des Weltkriegs 1914/18 die Verwendung des Fallschirms in der Fliegerei unbekannt war und später nur die Jagdflieger, gegen Ende des Kriegs auch die Bombenflieger, mit Fallschirmen ausgestattet wurden, gehört dieser heute zur Flugausrüstung jedes Fliegers; er ist für ihn dasselbe wie für den Seemann die Schwimmweste. Nicht mehr wie früher braucht er dem sicheren Tod ins Auge zu sehen, wenn sein Flugzeug in der Luft schwer beschädigt ist oder sogar brennt; der Fallschirm trägt ihn sicher zur Erde. Die Zeiten, in denen mancher tapfere Flieger den freien Sturz in die Tiefe dem Verbrennungstod vorzog, sind endgültig vorbei.

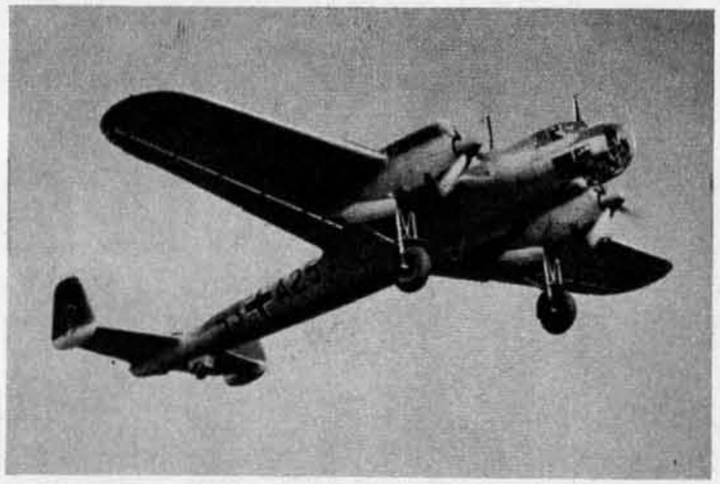
Auch sonst ist heute für Leben und Gesundheit der Flieger weitgehend Sorge getragen. Er ist nicht mehr wie einst im offenen Flugzeug Wind und Wetter ausgesetzt; geschützt sitzt er in einer Kabine, die erforderlichenfalls geheizt werden kann. Bei Flügen in großen Höhen, die im Weltkriege vereinzelt bis zu 6000 m Höhe ohne Sauerstoff durchgeführt werden mußten, leidet er nicht mehr unter all den starken Beschwerden, denen der Mensch in diesen Höhen ausgesetzt ist; unbedingt zuverlässige Sauerstoffgeräte dienen der geordneten Arbeit des menschlichen Körpers. Vielseitig ist die Verwendungsmöglichkeit des Flugzeugs als Kampfmittel. Wir sehen außer den Aufklärungsflugzeugen für die Führung der Armeen und den Flugzeugen, die unmittelbar der Unterstützung der Kampfhandlungen der Erdtruppen dienen, Bombenflugzeuge mit einem Aktionsradius, der ausreicht, die nördlichsten Gegenden des europäischen England zu erreichen — Jäger, die sich mit rasender Geschwindigkeit feuerspeiend auf den Gegner stürzen — Zerstörerflugzeuge, die dank ihres großen Aktionsradius feindliche Flieger auch weit von der Heimat entfernt angreifen können, und die dem Gegner so unheimlichen Stukas, die aus großen Höhen, wie eine furchtbare Sirene heulend, fast senkrecht auf das Ziel stürzen und ihre Bomben mit großer Treffsicherheit anbringen.

Ein altes wahres Wort sagt: „Druck erzeugt Gegendruck" Hat ursprünglich das Flugzeug die Beherrschung des Luftraums angestrebt, so strebt es heute in einem gewissen Sinn auch die Beherrschung der Erde an. Hiergegen versucht sich die „Erde" zu schützen, indem sie bemüht ist, den unheimlichen Feind aus der Luft abzuwehren. Es wird versucht, dieses mit Fliegerabwehrkanonen verschiedener Kaliber, die in allen Armeen der Welt eingeführt sind, zu erreichen; dem Auffinden der Flieger bei Nacht dienen Scheinwerfer, deren Strahlen selbst bis in große Höhen reichen; dem Schutze besonders kriegs- und lebenswichtiger Anlagen dienen Sperrballone. Der Kampf zwischen „Luft" und „Erde" steckt noch in den Kinderschuhen; gerade auf diesem Gebiete wird in der Zukunft der Geist des Erfinders ein dankbares Feld der Tätigkeit finden

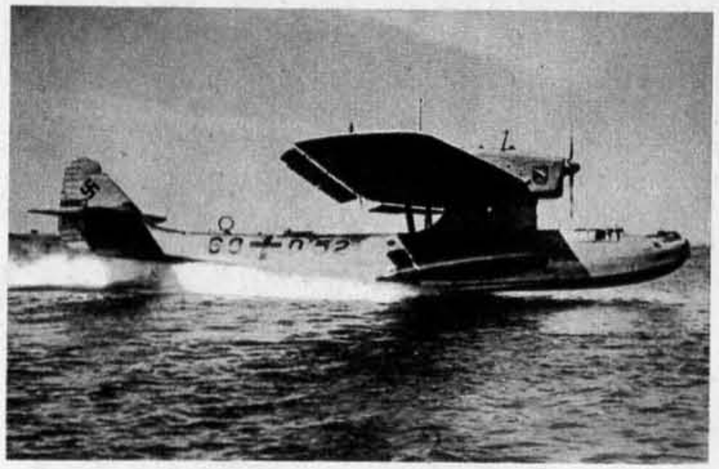
Sind die Grundlagen für das Kampfflugzeug und dessen Verwendung im Weltkrieg gelegt worden, so brachte die Entwicklung bis zum heutigen Stand eine starke qualitative Verbesserung und eine quantitative Dimensionierung, die wohl noch vor wenigen Jahren auch von phantasiereichen Köpfen für ausgeschlossen gehalten wurde. Wir Deutsche können mit besonderem Stolz auf unseren Anteil an der Entwicklung des Flugzeuges zurückblicken. Erfindergeist, unermüdliches Schaffen, Kampffreudigkeit und Opferbereitschaft sichern uns den ersten Platz in der Eroberung des Luftmeers. In dem heutigen gewaltigen Völkerringen beherrschen deutsche Kampfflugzeuge die Luft; die deutsche Luftwaffe wird auch fernerhin der sicherste Garant für unseren endgültigen Sieg sein.

Die bekanntesten deutschen Flugzeuge

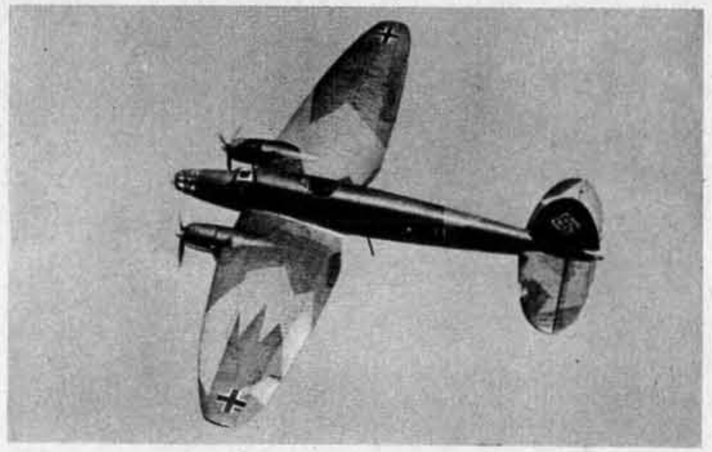
Nahaufklärer Henschel Hs 126.
Besatzung 2 Mann;
Bewaffnung starre und bewegliche MG



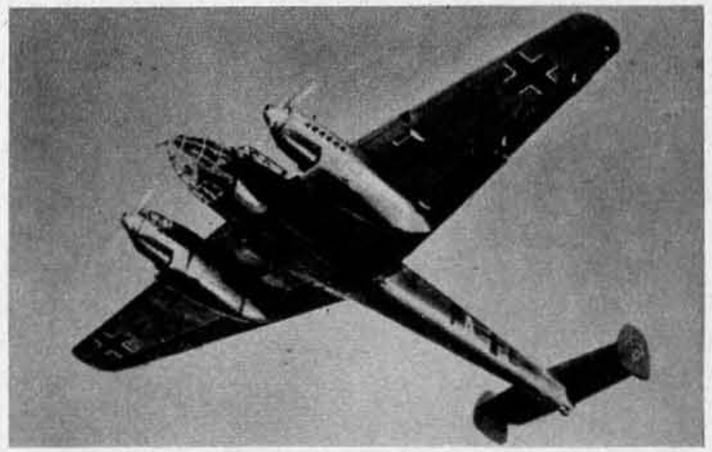
Fernaufklärer und Kampfflugzeug Dornier Do 17.
Besatzung 3 Mann;
Bewaffnung bewegliche MG



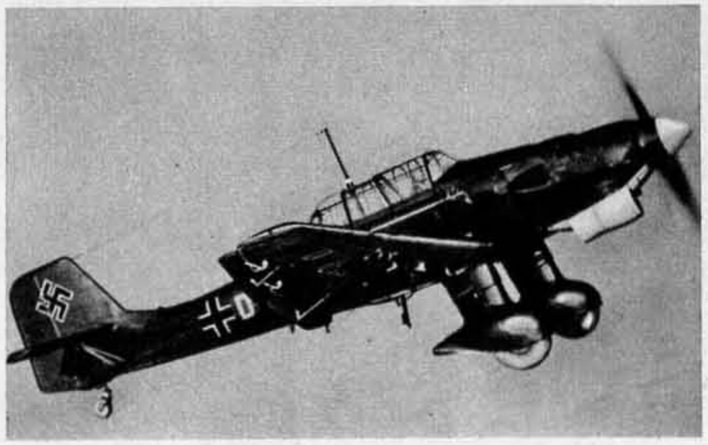
Fernaufklärungsflugboot Dornier Do 18.
Besatzung 4 Mann;
Bewaffnung bewegliche MG



Kampfflugzeug Heinkel He 111.
Besatzung 4 Mann;
Bewaffnung bewegliche MG

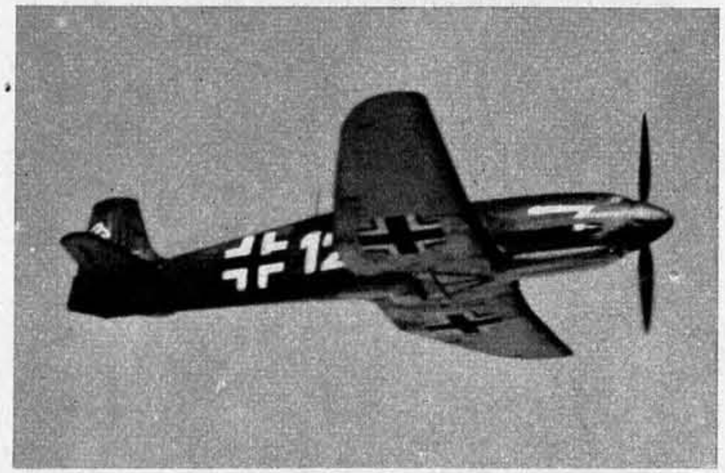


Kampfflugzeug Messerschmitt „Jaguar"

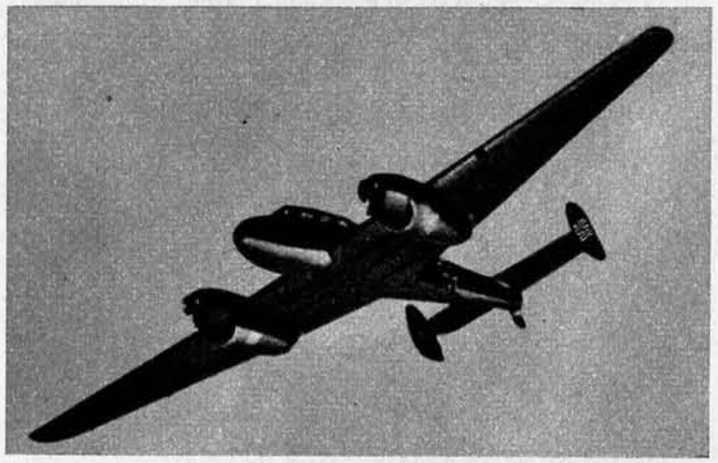


Sturzkampfflugzeug Junkers Ju 87.
Besatzung 2 Mann;
Bewaffnung starre und bewegliche MG

Jagdeinsitzer
Messerschmitt Me 109.
Bewaffnung starre MG

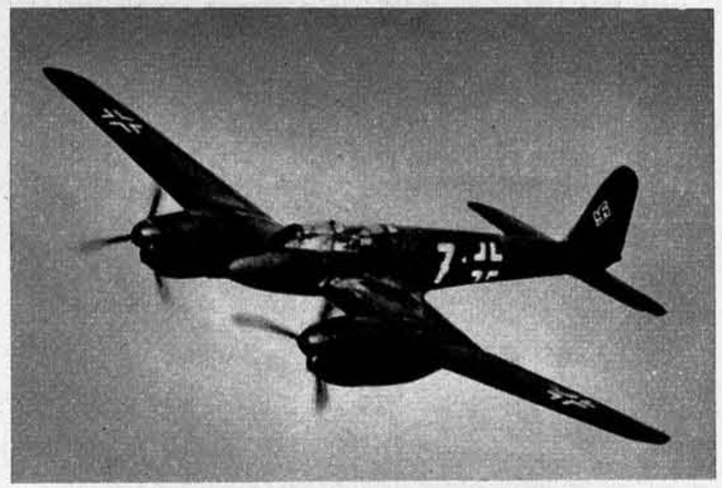


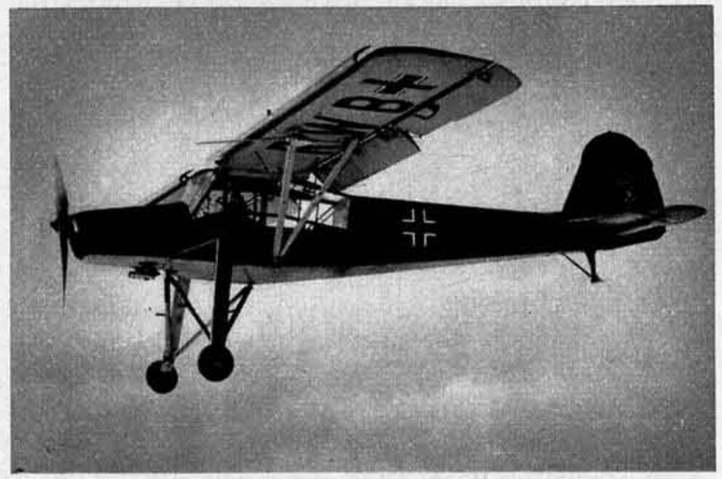
Jagdeinsitzer
Heinkel He 113.
Bewaffnung starre MG



Zerstörer
Messerschmitt Me 110.
Besatzung 2 Mann;
Bewaffnung MG und.
Kanonen

Zerstörer
Focke-Wulf FW 187.
Besatzung 2 Mann;
Bewaffnung MG und
Kanonen





Verbindungsflugzeug
Fieseler Fi 156 „Storch".
Besatzung 2 bis 3 Mann

Dreimotoriges
Transportflugzeug
Junkers Ju 52

Eins greift ins andere

Von

Heinz Bongartz

Der Einflieger

Immer wieder richten sich die Blicke in der Heimat auf den Flieger, der seine Maschine zum Erfolg führt, der den Gegner bombardiert, Flughäfen und Festungswerke zerstört, Schiffe versenkt und Tod und Schrecken in die feindlichen Armeen wirft. Sie richten sich auf Jäger und Zerstörer, die ihre Abschußserien erringen, und verfolgen auch die Tätigkeit der Aufklärer mit einiger Aufmerksamkeit. Darüber wird aber allzu leicht vergessen, daß zu einem schlagkräftigen Schwert mehr gehört als nur die Spitze, die den Feind selbst trifft. Und tatsächlich geht man an einer der größten und entscheidendsten Grundfesten der deutschen Luftwaffe, dem letzten Geheimnis ihrer Siege, vorüber, wenn man die große Arbeitsgemeinschaft ungezählter Hirne und Hände übersieht, deren stilles, aber um so bedeutungsvolleres Wirken den unbedingten Erfolg jener sichtbaren Kämpfer an der Front garantiert.

Der Bereich dieses Wirkens umfaßt den Flughafen, von dem aus der Flieger zum Feindflug startet, erstreckt sich aber bis tief hinein in die Heimat, bis zum Flugzeugwerk und zur Bombenfabrik und darüber hinaus bis zu den zahllosen Herstellern der Werkstoffe und Einzelteile. So gesehen ist auch der deutsche Zugführer, der die Ölzüge ins Reich hineinfährt, schon ein Glied jener gewaltigen Werkgemeinschaft. Ein Glied greift hier ins andere wie das Räderwerk einer ungeheuren, tadellos laufenden Maschine.

Jeder Flieger weiß, wie bedeutungsvoll dieses „Wirken hinter den Kulissen" ist, wie sehr die Überlegenheit im Kampf von der Tüchtigkeit und Treue, der Sorgfalt und dem Verantwortungsbewußtsein Tausender und aber Tausender von Soldaten, Arbeitern und Arbeiterinnen abhängt. Sieg und Erfolg, Leben oder Untergang des kämpfenden Fliegers hängen nicht nur an seiner eigenen Tatkraft und Erfahrung, sondern ausschlaggebend ist zugleich die Tüchtigkeit des Ingenieurs, die Gewissenhaftigkeit des Rüstungsarbeiters, die Fähigkeit des Einfliegers, die Zuverlässigkeit des Bodenpersonals, das die Maschinen flugklar macht und erhält. Äußerst verhängnisvoll können sich scheinbare Kleinigkeiten, wie z. B. der Einbau einer innerlich schadhaften Schraube, ein Fehler in der Betriebsstoffbeschaffenheit oder ein anderes noch so geringes Versehen des technischen Personals während des Einsatzes auswirken. Ein Versagen des Nachrichtenverbindungswesens hat unter Umständen Mißerfolg und Vernichtung der eingesetzten Flugzeuge zur

Einhängen von Bomben am Sturzkampfflugzeug Ju 87

Die Schwarzen Jungs vom Bodenpersonal

Sorgfältiges Überprüfen der Maschinen vor dem Feindflug

Tanken! Auch auf die richtige und ausreichende „Schnaps"-Versorgung kommt es an

Folge. Von der Aufmerksamkeit und Tüchtigkeit des Funkers hängt bei sehr schlechtem Wetter nicht selten das Schicksal der auf Feindflug befindlichen Maschinen ab.

Von alledem können gerade die Männer erzählen, die ihre Flugzeuge nach England, nach Norwegen und bis hinauf nach Narvik führten und führen. Gerade im Kampfe um Norwegen war das glänzende Zusammenwirken so vieler Einzelglieder die Voraussetzung für die Kampferfolge der Luftwaffe. Am ersten Tage der Besetzung, am 9. April, dehnten sich die Operationen über Länder und Meere. Auf fremden Flughäfen galt es, mit äußerst gering bemessenem Bodenpersonal Fuß zu fassen. Keine lange Vorbereitungszeit stand auf fremder Erde zur Verfügung. Sofort mußten die Staffeln bereit sein zum Einsatz, und sofort mußte alles herbeigeschafft werden, was für die Aufrechterhaltung ihrer Kampfkraft notwendig war. Dabei übertraf das stille Wirken der hierfür verantwortlichen Kräfte sich selbst. Vom Nachschub des Materials, der Munition und des Betriebsstoffs bis zur Aufnahme des Werftbetriebs, des Nachrichtenverkehrs, des Wetterdienstes ging alles sicher seinen Weg. Die bis dahin im norddeutschen Raum eng zusammengefaßten und mit Hilfe gesicherter Verbindungslinien reibungslos ineinandergreifenden Einzelglieder der großen Boden- und Nachschuborganisation wurden während des blitzschnellen Einsatzes mit nordwärts gerissen und in ein unbekanntes Land hineingeworfen; und doch waren mit ihrer Hilfe die deutschen Kampfverbände, die Jagdstaffeln und Aufklärer dort sofort einsatzbereit.

Die räumlich nicht so tiefgestreckte, dafür aber in größerer Breitenausdehnung angelegte große sechswöchige Offensive im Westen trat mit noch gewaltigeren Anforderungen an die unübersehbaren Helferscharen der kämpfenden Flieger heran. Der mehrere Monate währende Aufmarsch der deutschen Luftflotten, Fliegerkorps und Flakkorps im Westen hatte hier ein Räderwerk von unübertrefflicher Präzision entstehen lassen. Als am 10. Mai der Sturm der großen Offensive losbrauste, kam dieses Werk in Gang und stellte alles, was bisher in Polen und im Norden auf diesem Gebiet geleistet war, in den Schatten. Neben dem Kampfgeist und der Tüchtigkeit der deutschen Flieger, neben der Kühnheit und dem Geschick der deutschen Führung, neben der Leistungsfähigkeit des Materials war wiederum das Ineinandergreifen vieler Einzelglieder der Garant des überragenden Erfolges in der Luft und der Grund für die katastrophale Niederlage des Gegners.

Eine Sturzkampfgruppe z. B. hatte am ... Mai ihre Verlegung auf einen belgischen Flugplatz reibungslos durchgeführt. Während eine Baukompanie noch mit Aufräumungsarbeiten beschäftigt war, rollten schon die Lastwagen des Bodenpersonals heran. Nachschubmaterial, das als Zielpunkt noch den Ausgangsflughafen gehabt hatte, wurde nachgeführt und traf auf mühseligen Umwegen, aber doch sicher auf dem neuen Platz ein. Gegen Mittag arbeitete bereits die Werft und flickte die bei den beiden morgendlichen Einsätzen der Gruppe beschädigten Maschinen. Die Tankwagen waren pünktlich zur Stelle. Der Nachrichtenverkehr klappte. Am Nachmittag konnten die Staffeln der Gruppe, die ihren ersten Einsatz in der Frühe noch von dem Ursprungshafen aus geflogen hatte, zum dritten und später zum vierten Einsatz starten. Während der ganzen Nacht arbeitete das Bodenpersonal; inzwischen wehrte die nachgezogene Flak zweimal Angriffsversuche ab. Funker und Telephonisten arbeiteten ununterbrochen und hielten Verbindung mit dem Gefechtsstand des Geschwaders sowie den fliegenden Verbänden. Da die Flak an anderer Stelle eingesetzt werden mußte, griff das technische Personal zu-

Die Wetterdienststelle bei der Arbeit. Mit Hilfe des Ballons werden Windstärke und Windrichtung gemessen

Von einem Feldflugplatz in Feindesland gibt die Luftnachrichtentruppe wichtige Meldungen durch

sammen mit Teilen der bei der Ebnung des Platzes eingesetzten Baukompanie selbst zur Waffe und schoß zwei Fairey-Flugzeuge ab.

Der Betrieb wurde in kürzester Zeit in Gang gebracht, so daß zwei Staffeln schon gegen Mittag des folgenden Tages ihren zweiten Einsatz fliegen konnten. Bei ihrer Rückkehr funktionierte der gesamte Flughafenbetrieb bereits in gewohnter Weise, neue Vorräte an Kraftstoff, Bomben, Munition waren durch Flugzeuge und Kraftwagen herbeigeschafft oder noch unterwegs, einige Reservemaschinen aus der Heimat übergeführt und zum Einsatz an Stelle einiger vermißter Flugzeuge bereit. Trotz großer Leitungsschwierigkeiten waren die notwendigen Verbindungen hergestellt. Einige vom zweiten Einsatz schwer zerschossene Maschinen (bis zu mehreren Dutzend Einschläge) waren am Spätnachmittag wieder kampfbereit. Dabei versorgte das Personal noch mehrere hier landende Maschinen aus

anderen Verbänden mit. Am Nachmittag angeforderte Ersatzteile waren am Abend oder im Laufe der Nacht aus rückwärtigen Depots zur Stelle, obwohl die Fahrer zahlreiche Schwierigkeiten zu überwinden hatten. Zwei von ihnen bezahlten die Erfüllung ihrer Aufgabe mit dem Tod.

Dies ist nur ein kleines Beispiel unter zahllosen anderen, ein Beispiel, das wenigstens ein kleines Schlaglicht auf die verantwortungsvolle Tätigkeit und auf das präzise Zusammenwirken der zahllosen „verborgenen Kräfte" der Luftwaffe wirft. Wenn man dann noch den ungeheuren Strom des Nachschubs an Betriebsstoffen, Bomben und Munition, an Flugzeugen, Motoren, Ersatzteilen und Gerät jeder Art ins Auge faßt, der während der Offensive im Westen aus dem gesamten Raum des Reiches mit Flugzeug, Eisenbahn und Kraftwagen den Weg nach dem Westen und — den immer wieder vorverlegten Verbänden folgend — tief in das Land des Gegners hinein antrat und pausenlos an der Front eintraf, dann begreift man das organisatorische Wunderwerk, das hier im stillen wirkte und wirkt und das sich mit der Tatkraft, dem Mut und der Opferbereitschaft der deutschen Flieger verband, um den Sieg zu erringen. So mancher deutsche Mann und — in Rüstungswerken und Nachrichtenzentralen — so manche deutsche Frau schien gegenüber der kämpfenden Truppe nur ein bedeutungsloses kleines Rädchen in dem riesenhaften, über deutsches und schließlich immer mehr über gegnerisches Gebiet sich erstreckenden organisatorischen Apparat der Luftwaffe. Und doch war eines so notwendig wie das andere, um den Sieg an die deutschen Fahnen zu heften.

Flugzeugführer und Beobachter beim Angriffsflug

Die Lufttransportgeschwader sind heute zu einem Kampfmittel geworden, von dessen Schlagkraft und Einsatzmöglichkeit nur wenige zuvor wußten. Mit etwas Phantasie hätte man allerdings die Entwicklung voraussehen können, zumal es bekannt ist, daß der Deutsche immer, wenn es gilt, sein ausgeprägtes Organisationstalent mit kühner Entschlußfreudigkeit zu verbinden weiß. — Schon einmal spielte übrigens in einem Deutschland aufgezwungenen Kriege ein neuzeitliches Transportmittel eine große Rolle. Damals war es die Eisenbahn; sie konnte 1870 zum erstenmal für den Aufmarsch herangezogen werden und wurde besonders für den Anfang der Kampfhandlungen entscheidend. Lag es nicht nahe, auch diesmal das neueste und jüngste Verkehrsmittel einzusetzen?

Zu Beginn des Feldzuges gegen Polen versorgten die Lufttransporter immer wieder die in steten Kämpfen vorgehenden Truppen mit allem Notwendigen, vor allem mit Verpflegung, Treibstoffen und Munition. Die Transportgüter wurden auf Flugplätzen gelandet, die inzwischen vom Feinde geräumt waren. Als dann trotz schlechter Straßenverhältnisse unsere Bodentruppen mit einer bis dahin unbekannten Geschwindigkeit immer tiefer in den weiten polnischen Raum vorstießen, mußten auch die Lufttransportgeschwader in größerem Umfang eingesetzt werden.

Da waren z. B. Teile der deutschen Panzertruppen, vom Norden kommend, in einem kaum vorstellbaren Tempo auf Warschau vorgebrochen. Für den Beobachter, der über die Machtmittel der deutschen Heeresführung nicht unterrichtet war und der die deutsche Kühnheit noch nicht kannte, mochten die Panzer verloren scheinen, denn wo sollten diese Brennstoffschlucker genügende Mengen Treibstoff in dem mäßig motorisierten Polen finden?

Als der Kommandeur der Panzerverbände die Lage überschaute, ging der Funkspruch an die vorgesetzte Dienststelle. Bereits wenige Minuten später traf bei den Lufttransportern der Befehl ein, Treibstoffe für Panzer mit Fallschirmen an einer noch zu bestimmenden Stelle abzuwerfen! Während die Ju 52 beladen wurden, traf auch die Nachricht über den Abwurfort ein, und die Flugzeuge konnten mit genauem Kurs ihrem Ziel entgegensteuern. Hierbei mußten große Gebiete, die noch vom Feind besetzt waren, überflogen werden, denn die Panzer waren ja mehrere hundert Kilometer weit hinter den Linien des Gegners.

Das Auffinden der zum Abwurf bezeichneten Stelle war nicht leicht. Die Eintönigkeit des Geländes und ungünstige Witterung erschwerten den Auftrag. Zunächst waren die Maschinen über den Wolken geflogen, schließlich gingen sie tiefer, um Bodensicht zu bekommen. Die Besatzungen befanden sich jetzt schon hinter den Stellungen der Polen. Da schlugen plötzlich MG-Geschosse in die Flügel und Rümpfe. Ein vor den Flugzeugen liegender großer Wald war also besetzt. Im heftigen Feuer zogen die Metallvögel wieder hoch und verschwanden rasch in den Wolken. Da die Abwurfstelle aber nahe sein mußte, hieß es bald wieder nach unten Sicht bekommen; und rasch war das Erdbild wieder ausgemacht.

Dort, hinter dem Walde, mußten die Kameraden warten!

Das Lied der Motoren wurde schwächer, tiefer und tiefer senkten sich die Maschinen, huschten nur noch einige Meter über die Wipfel der Bäume, und im gleichen Augenblick erkannten die Flieger die Männer der Panzerabteilung, die hier auf

Deutsche Soldaten fliegen durch die Luft — dem Feind entgegen

einem kleinen Feld den angekündigten Treibstoff erwarteten. Gerade entzündete ein Panzermann unten ein Häufchen Reisig, um den Helfern in der Luft die genaue Bodenwindrichtung anzuzeigen. Alsbald verließ dann Fallschirm auf Fallschirm die Kabinen und trug seine Kanister mit dem Brennstoff herab.

Dankbar schwenkten sie unten ihre schwarzen großen Mützen. — Ja, Kameraden, ihr seid weit, weit der deutschen Hauptstreitmacht voraus und dennoch eng mit uns verbunden. Ihr braucht nur zu rufen, und wir kommen! — Ähnliches ereignete sich immer wieder.

Einige hunterttausend Polen waren eingeschlossen. Enger und enger zog sich der Ring der deutschen Truppen um den verzweifelt kämpfenden Gegner, der die Umklammerung zu sprengen suchte. An einer schwachen Stelle, an der er sich unter allen Umständen einen Ausgang verschaffen wollte, mußten sofort Verstärkungen eingesetzt werden. Wieder gingen die Rufe durch den Raum, und abermals standen in kurzer Zeit die Transporter bereit. Diesmal aber nicht nur einige wenige Flugzeuge. Bald dröhnten Flugzeugschwärme über die weiten Flächen des östlichen Landes; und was bisher nicht für möglich gehalten war, sollte hier zum erstenmal Wirklichkeit werden. Ein großes Truppenaufgebot wurde durch die Luft in die Schlacht gebracht. Das zum Absetzen der Truppen bestimmte Feld war nur klein. Dennoch gelang es in wenig mehr als einer halben Stunde, die Mannschaften zu landen. In kürzester Zeit wurden sie dann in den Kampf geworfen, der den Untergang des größten Teiles der polnischen Armee besiegelte.

Aus dem fast unerschöpflichen Bauch des Transportflugzeuges werden auch Krafträder ausgeladen

So bemerkenswert und wichtig diese ersten größeren Einsätze der Lufttransporter waren, so gering wirken sie gegenüber den gewaltigen Aufgaben, die ihnen im weiteren Verlauf der Kampfhandlungen an anderen Fronten gestellt wurden. Es steht außer jedem Zweifel, daß die geniale Kriegführung Adolf Hitlers weitgehend von der Einsatzmöglichkeit der Lufttransportverbände bestimmt wurde.

Als es dem Führer bekanntwurde, daß die Engländer im Begriff waren, einen Überfall auf den Norden

Deutsche Infanterie vor dem Lufttransport. — Gleich geht es in Feindesland hinein

Über Norwegens Berge und Gletscher wurden Truppen, Munition, Gerät und Verpflegung auf schnellstem Wege an den Ort des Einsatzes gebracht *Zeichnung von Richard Heß*

auszuführen, hieß es diesem gefahrvollen Spiel blitzartig begegnen. Während die Dänen den Zweck und Sinn des deutschen Einmarsches rasch erkannten, beschloß die von England gedungene norwegische Regierung, durch Opferung ihrer eigenen Bevölkerung den Deutschen Widerstand entgegenzusetzen. So mußten die Lufttransporter kämpfend in den norwegischen Raum einfliegen und teils unter schärfster Abwehr die Landungen vornehmen.

Hunderte von Flugzeugen zogen in der Frühe des 9. April nordwärts. Der Anflug nach Südnorwegen stand unter der Einwirkung ungewöhnlich schlechter Witterung. Über Skagerrak und Kattegat herrschte ein derartiger Nebel, daß eine Sicht nur über zehn Meter möglich war. Trotzdem gelang es mehreren Flugzeugen gleich, den Flugplatz Oslo zu erreichen. Hierbei zeigte sich der Unteroffizier R., der Kettenhund einer Transportkette, als ein besonders schneidiger und fixer Flugzeugführer, der seinem Kettenführer trotz schlechtester Sicht nicht von den Fersen wich und im Tiefflug, über Schiffe und Felseninseln hinweghuschend, der Führermaschine bis zum Ziel folgte.

Besonders hervorragendes Verhalten bewies der Hauptmann Ingenhoven, der mit zwei Flugzeugen als erster in Oslo landete. Trotz eigener Verluste schritt er mit den an Bord seiner Maschine befindlichen Leuten der Luftlandetruppen sofort zur Einnahme des Flugplatzes und brach den heftigen feindlichen Widerstand. Seinem schneidigen Einsatz ist es zu danken, daß die Besetzung Oslos in kurzer Zeit durchgeführt werden konnte.

Wie oft meldete der englische Rundfunk das dicht bevorstehende Ende unserer unvergleichlichen Narvikkämpfer, die, allein auf sich gestellt, durch Englands Flotte von jeder Zufuhr abgeschnitten seien. Das schien richtig, doch vergaß man, daß deutsche Soldaten nie abgeschnitten sein können. Denn die Lufttransporter brachten ihnen Tag für Tag alles Notwendige zur Verteidigung ihrer weit vorgeschobenen Stellung. Dazu gehörten nicht nur Waffen, Munition und Verpflegung, nein, auch Truppen, Gebirgsjäger, wurden von den Luft-

Wenige Stunden nach der Besetzung Oslos trifft auf dem Flughafen Fornebu die erste Wehrmachtskapelle ein

Behelfsmäßig hergerichteter Landeplatz im mittleren Norwegen. Vorn ein Sturzkampfflugzeug, dahinter Transportmaschinen

transportern nach Narvik befördert. Hier geschah es zum erstenmal in der Geschichte, daß größere Einheiten von Verbänden, die nicht der Luftwaffe angehörten, mittels Fallschirmen an die Stätte ihres Kampfes geschafft wurden. Das war notwendig, weil den deutschen Lufttransportern keine Landeplätze bei Narvik zur Verfügung standen.

Es war der Stolz der Besatzungen unserer nach Narvik fliegenden Transportflugzeuge, daß die Narviktruppen durch sie mehr Waffen und Munition erhielten, als gebraucht und verschossen werden konnte. Was diese Besatzungen, fast immer unter größten Schwierigkeiten, geleistet haben, kann nur angedeutet werden. So brachte allein eine Besatzung, die unter dem Befehl des Oberleutnants und Flugkapitäns von E. stand, mehr als fünfundvierzig Tonnen an Transportgütern nach Narvik, die mit Lastenfallschirmen abgeworfen wurden. Die Engländer waren allerdings nicht gewillt, lange ruhig zuzusehen. Abgesehen von der starken Bodenabwehr, zogen sie schließlich einen Flugzeugträger nach Narvik, der sich in den Lofoten verborgen als Stützpunkt für die zur Abwehr der deutschen Transporter bestimmten englischen Jäger niederließ.

War schon das Anfliegen des kleinen Abwurfplatzes inmitten der hohen, schroffen Gebirge schwierig, so erforderte das richtige Abwerfen der Lasten auf das kleine hierfür zur Verfügung stehende Plätzchen besonderes Geschick. Aber weder dies noch die langen An- und Abflüge in dem damals sehr kalten und rauhen norwegischen Wetter waren so gefahrvoll wie die Überfälle der englischen Jäger. Mit ihren

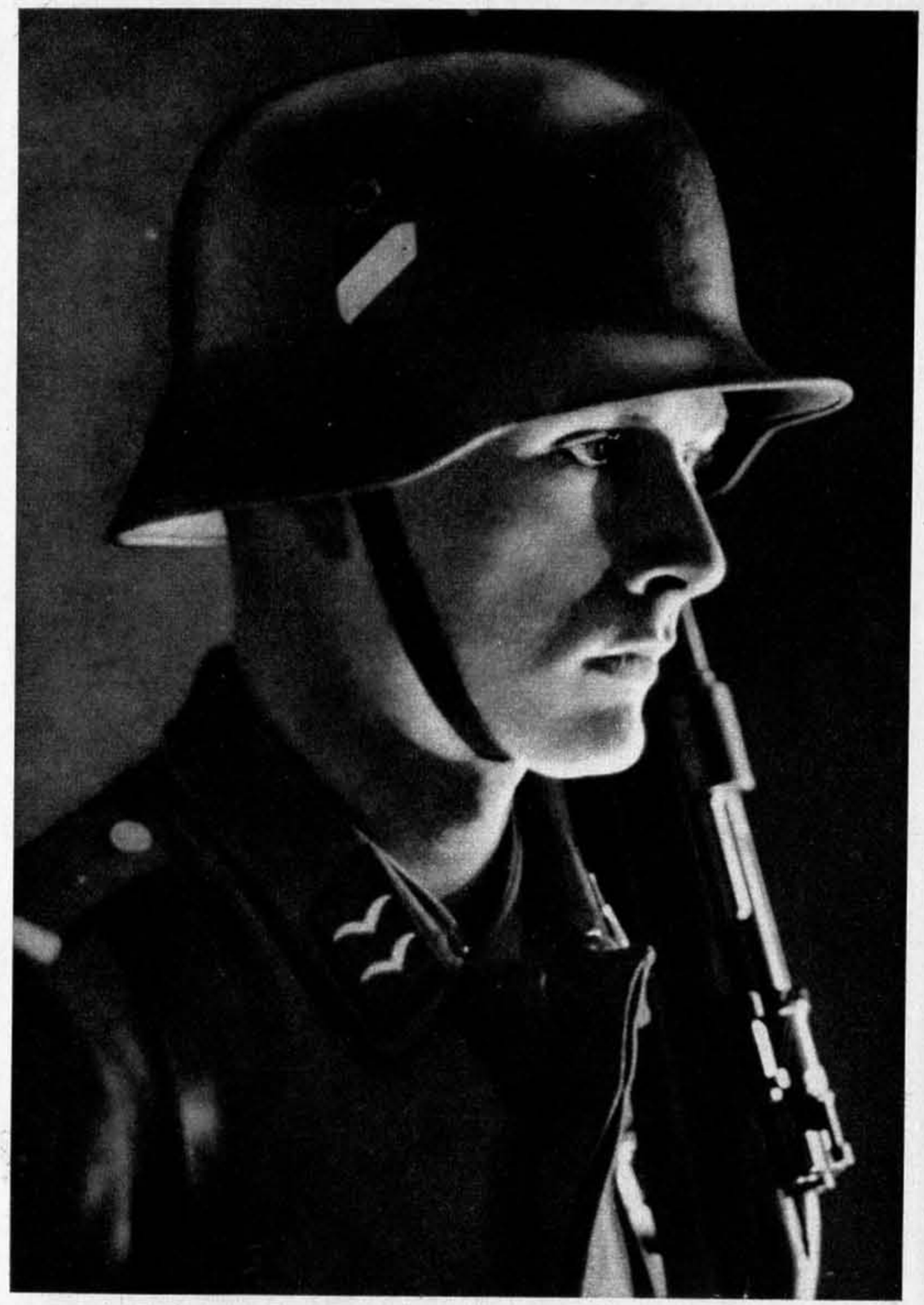
neuesten, über acht MGs verfügenden Jagdflugzeugen kamen sie, um die deutschen Lufttransporter abzuschießen. Doch trotz der Verluste, die sich nicht vermeiden ließen, schafften es die Gegner nicht, unsere Flugzeuge am Anflug und am Abwerfen zu hindern.

Ebenso blitzartig wie in Norwegen mußte die Besetzung Hollands und Belgiens vor sich gehen, denn auch dort stand der Einmarsch der Engländer kurz bevor. Während am 10. Mai 1940 die Truppen Adolf Hitlers im Westen die Grenzen überschritten, brachten seine Lufttransportverbände Fallschirmjäger und Luftlandetruppen weit nach hinten in Feindesland.

Überall, auf Flugplätzen und freiem Gelände, das zur Landung von Flugzeugen geeignet schien, hatten sich die Truppen des Gegners verschanzt und versuchten mit allen Mitteln die Landungen zu hindern. Im heftigsten Infanterie- und Artilleriefeuer landeten die Transporter und luden ihre Truppen, Kriegsgeräte und Munition aus.

Während des stürmischen Vorwärtsdrängens im Westen geschah es auch, daß der Kommandeur bei der Erkundung eines neuen Landeplatzes zu weit nach vorn geriet und ein Feld prüfen wollte, das noch von den Franzosen besetzt war. Zahlreiche Treffer im Kommandeurflugzeug, der treuen He 111, die gut gezielt am Führersitz vorbeihuschten, bewiesen, daß der Transportchef wieder einmal seinen Männern vorneweg gewesen war, so wie er es immer ist, in Krieg und Frieden!

Soeben haben unsere Transportflugzeuge einen vorgeschobenen Feldflugplatz in Frankreich mit Proviant und Benzin versorgt



Das Gesicht des deutschen Fliegers

Brief eines Offiziers der Luftwaffe an seinen Neffen

Mein lieber Junge!

So einfach, wie Du Dir es vorstellst, ist es nun doch nicht. Man kann nicht von der Schulbank weglaufen und Flieger werden. So sehr ich mich auch über Deine Begeisterung für die herrliche Fliegerei freue, so muß ich doch gleich zu Anfang darauf hinweisen, daß Begeisterung allein nicht genügt, um ein tüchtiger Flieger zu werden. Ich will Dir aber mit dieser Antwort auf Deinen Brief nicht nur ins Gewissen reden, sondern Dir auch zeigen, welche Möglichkeiten bestehen, in unserer Luftwaffe vorwärtszukommen. Denn, wenn ich auch — wie schon gesagt — volles Verständnis für Deine besonders durch die herrlichen Taten unserer Flieger an der Front geweckte Lust und Liebe zum Dienst in der Luftwaffe habe, so sind doch in jedem Falle gewisse Bedingungen für den Eintritt in die Luftwaffe zu erfüllen.
Du schreibst, daß Du am liebsten Fliegeroffizier werden möchtest. Das ist am leichtesten, wenn Du weiter und mit Erfolg die Schule bis zum Abitur besuchst. Dann hast du die Möglichkeit, nicht nur Offizier in der Fliegertruppe oder Flakartillerie oder Luftnachrichtentruppe zu werden, sondern Du kannst Dich auch für die Laufbahn der Sanitätsoffiziere oder der Ingenieuroffiziere entschließen. Dazu will ich gleich bemerken, daß auch Sanitätsoffiziere und Ingenieuroffiziere der Luftwaffe als Flugzeugführer ausgebildet werden. Selbstverständlich gibt es auch andere Möglichkeiten, ohne Abitur, ja ohne höhere Schulbildung überhaupt, Offizier zu werden. Darauf will ich noch zurückkommen. Wenn Du also in der Schule bleiben willst, so mußt Du Dich im letzten Jahr vor der Reifeprüfung um Einstellung als Fahnenjunker bei einer Annahmestelle für Offizieranwärter der Luftwaffe bewerben. Dazu müssen verschiedene Unterlagen eingereicht werden, über die Dir jedes Wehrbezirkskommando Auskunft geben kann. Nach der Prüfung des Gesuchs und der Unterlagen, zu denen natürlich auch ein Schulzeugnis gehört, wirst Du zur Untersuchung und Prüfung auf Eignung einberufen. Hierbei findet nicht nur die ärztliche Untersuchung auf Wehrdiensttauglichkeit, sondern auch auf Fliegertauglichkeit statt. Ferner überzeugt man sich durch geeignete Übungen davon, daß Du sportlich auf der Höhe bist und Deinen Körper beherrschst. Schließlich wird in der sogenannten Eignungsprüfung fest-

gestellt, ob Deine Anlagen für eine Verwendung beim fliegenden Personal genügen. Sind alle diese Klippen umschifft, so steht der Einberufung als Fahnenjunker nichts mehr im Wege. Nach der Einstellung beginnt nicht etwa gleich das Fliegen, sondern zunächst die für jeden Soldaten, also auch für den Flieger, unerläßliche Grundausbildung. Diese Ausbildung wird um so weniger Schwierigkeiten machen, je mehr Du Dich vorher in der HJ und im Sport betätigt hast. Nur derjenige, der sich während dieser infanteristischen Ausbildung als guter Soldat erwiesen hat, wird zur fliegerischen Ausbildung zugelassen. Sie beginnt im Anschluß daran auf einer Luftkriegsschule. Den Anfang bilden Schulflüge mit dem Fluglehrer, die so lange fortgesetzt werden, bis man glaubt, Dich „alleine loslassen" zu können. Dann folgen Alleinflüge auf dem gleichen Flugzeugmuster und anderen Sportflugzeugen. Die dabei erworbenen fliegerischen Fähigkeiten und Kenntnisse sind in einer Prüfung (A2-Schein) nachzuweisen. Dann wird auf Flugzeuge der nächsthöheren Klasse übergegangen. Man beginnt hierbei wiederum mit Schulflügen mit Lehrer, ebenso wie es auch bei der Einweisung für den Kunstflug geschieht. Den Abschluß bildet wiederum eine Prüfung, die sowohl praktische Fähigkeiten als auch theoretische Kenntnisse verlangt. Das ist also die Voraussetzung für die Verleihung des Flugzeugführerabzeichens. Der neugebackene Flugzeugführer muß sich dann zunächst im Dienst bei der Truppe bewähren, ehe er zur Offiziersausbildung wiederum auf die Luftkriegsschule kommt. Gegen Ende des Offizierslehrganges ist dann eine Prüfung abzulegen, der bald danach die ersehnte Beförderung zum Leutnant folgt.

Anfangs gibt es für den jungen Rekruten der Luftwaffe viel zu lernen. So muß zum Beispiel die Mütze sitzen!

Wenn Du Dich aber entschließt, vorzeitig die Schule zu verlassen, so hast Du natürlich doch noch die Möglichkeit, Offizier zu werden, wenn auch nicht auf die obengeschilderte Weise. Du müßtest Dich als Freiwilliger für das fliegende Personal bei dem nächsten Bezirkskommando melden. Die Einstellung kann jedoch erst geschehen, wenn Du siebzehn Jahre alt bist. Nach der militärischen Grundausbildung

und wenn Du fliegertauglich und für den Flugdienst geeignet befunden wirst, kommst Du nach einiger Zeit auf eine Flugzeugführerschule. Nach Abschluß der fliegerischen Ausbildung und Bewährung bei der Truppe kannst Du zur Übernahme in die Offizierslaufbahn vorgeschlagen werden. Dieser Weg steht jedem tüchtigen Soldaten offen ohne Rücksicht auf seine Schulbildung. Jedoch mußt Du Dir darüber klar sein, daß Dir bei diesem Verfahren nichts geschenkt wird, denn die Anforderungen an das fliegende Personal hinsichtlich Können, Wissen und praktischer Leistung sind sehr hoch. Du wirst also nicht nur fliegen dürfen, sondern Dich auch in der ohnehin knappen freien Zeit auf die Hosen setzen müssen und tüchtig lernen. Abgesehen von der möglichen Übernahme in die Offizierslaufbahn kannst Du Dich aber zu zwölfjährigem Dienst verpflichten und im Laufe dieser Zeit aufsteigen bis zum Oberfeldwebel. Danach hast Du dann die Wahl, entweder aus der Wehrmacht auszuscheiden, um Dich fliegerisch anderweitig, also z. B. im Luftverkehr oder bei der Luftfahrtindustrie, zu betätigen, oder aber eine der vielen Beamtenlaufbahnen innerhalb der Luftwaffe anzustreben. Für diesen letzteren Zweck werden die langdienenden Unteroffiziere in den letzten zwei Jahren ihrer Dienstzeit auf Fachschulen ausgebildet. Für einen Flugzeugführer kommen besonders die Lehrgänge an einer höheren technischen Luftwaffenfachschule für das Flugzeugwesen in Betracht. Sie sind die Voraussetzung für die Übernahme in die entsprechende gehobene technische Beamtenlaufbahn. Eine solche Fachschule entspricht in ihrem Aufbau einer höheren technischen Lehranstalt. Sie vermittelt also dem langdienenden Soldaten der Luftwaffe für ihn vollkommen kostenlos diejenigen Kenntnisse, die sich andere im bürgerlichen Leben mit erheblichen Kosten erwerben müssen. Deine jüngeren Schulfreunde können natürlich die gleichen Wege einschlagen, wie

Gut *zielen! Die militärische Grundausbildung ist auch in der Luftwaffe das A und das O der soldatischen Erziehung*

ich sie oben beschrieben habe. Es gibt für sie aber auch noch eine andere Möglichkeit zur Vorbereitung auf die spätere Übernahme in den Dienst der Luftwaffe. Dies sind die fliegertechnischen Vorschulen. Diese Schulen befinden sich bei zahlreichen Werken der Luftfahrtindustrie, sie stellen Jungen im Alter von vierzehn bis fünfzehn Jahren als Militärschüler ein. Die Meldung hierfür muß über das Arbeitsamt eingereicht werden, bei dem auch alles Nähere über den Zeitpunkt der Einstellung und sonstige Bedingungen zu erfahren ist. Die Militärschüler sind in Heimen untergebracht. Sie werden in Leibesübungen körperlich ertüchtigt. Sie erlernen das Segelfliegen. Außerdem erhalten sie neben der praktischen Ausbildung und dem Fachunterricht durch fürsorgliche Betreuung und Erziehung das Rüstzeug für den Dienst in der Luftwaffe. Ausbildung, Unterkunft, Verpflegung und Bekleidung sind vollkommen frei. Bei der praktischen Ausbildung unterscheidet man die folgenden Fachrichtungen: Metallflugzeugbauer (das ist eine Zusammenfassung von Flugzeugschlosser und Flugzeugklempner), Maschinenschlosser (Motorenbauer), Feinmechaniker, Elektromechaniker und Maschinenschlosser (Waffenschlosser). Die Lehrzeit dauert vier Jahre und wird durch eine Facharbeiterprüfung abgeschlossen. Die ersten zwei Jahre sind der Lehrwerkstatt gewidmet, während der Militärschüler in den übrigen zwei Jahren im Betrieb des betreffenden Werkes mitarbeitet. Die Lehrwerkstätten sind mit neuzeitlichen Werkzeugmaschinen, Werkzeugen und Betriebseinrichtungen ausgestattet. Die Fortschritte der Schüler werden laufend überwacht, so daß etwaige Mängel frühzeitig erkannt und beseitigt werden können. Hand in Hand mit der praktischen Ausbildung geht die theoretische Unterweisung. Zu diesem Zweck dienen die an die Lehrwerkstätten angegliederten Schulräume. Auf diese Weise wird erreicht, daß der Unterricht in enger Fühlung mit den praktischen Arbeiten steht. Der Lehrstoff setzt sich zusammen aus Berufskunde, Naturlehre, Zeichnen und Staatsbürgerkunde. Die erzieherische Betreuung ist die Hauptaufgabe des Militärschülerheims. Darin sind — wie ich schon sagte — alle Schüler untergebracht. Hier nehmen sie ihre Mahlzeiten ein. Außer Schlafräumen, Speisesaal, Küchenanlagen sind selbstverständlich Bade- und Waschräume, Aufenthaltsräume, Krankenzimmer und alle sonstigen notwendigen Einrichtungen vorhanden: Die Militärschüler bilden zusammen eine Gefolgschaft oder einen Unterbann der Flieger-HJ. Auf die körperliche Ertüchtigung der Schüler wird großer Wert gelegt, deshalb nehmen die Leibesübungen auch in der Einteilung des Tages einen großen Raum ein. Angepaßt an die Entwicklungsstufen der Schüler werden die Leistungen allmählich gesteigert. Leichtathletik, Schwimmen, Boxen, Turnen, Kleinkaliberschießen und Segelfliegen sind im Sportplan enthalten. Kampfspiele werden betrieben, um die Jungen zur Härte zu erziehen und das Gemeinschaftsgefühl zu stärken. Im Geländedienst werden Geländebeschreibung, Zielerkennen, Entfernungschätzen, Kartenlesen und Geländelauf geübt. Die weltanschauliche Schulung umfaßt deutsche Geschichte, die Geschichte der Bewegung, Rassenkunde, Vererbungslehre, Bevölkerungspolitik und andere Gebiete. Durch Fahrten und Betriebsbesichtigungen wird der Gesichtskreis erweitert. Alles in allem kann man sagen, daß die Ausbildung und Erziehung in den fliegertechnischen Vorschulen ausgezeichnet ist und zudem für die Eltern den Vorteil hat, daß sie fast keine Kosten verursacht.

Im Rahmen eines Briefes kann ich Dir natürlich nur einige der vielen Möglichkeiten zeigen, die gerade die Luftwaffe dem tüchtigen jungen Menschen für sein Vorwärtskommen bietet. Jedoch muß ich immer wieder betonen, daß keinem etwas geschenkt wird. Denn wie allgemein im Dritten Reich, so besonders in der Luftwaffe, gilt für den Aufstieg als Grundsatz: Charakter und Leistung.

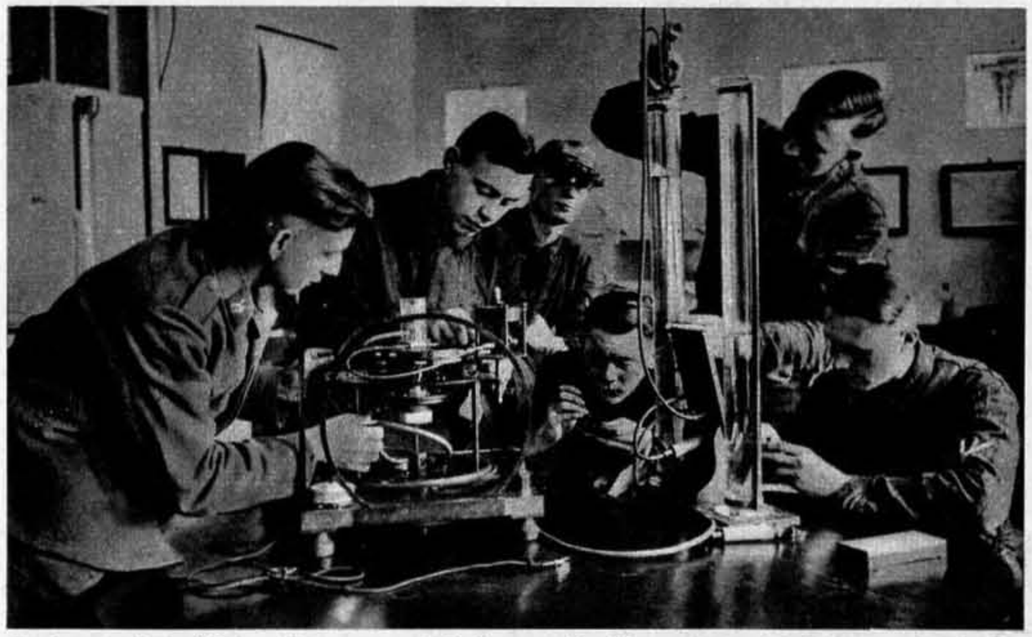
Wie Ihr Euch auch entscheidet, Deine Freunde und Du, ob Ihr Euch für eine Offizierslaufbahn entschließt, oder ob Ihr eine der zahlreichen Laufbahnen beim fliegertechnischen Personal erwählt, in jedem Falle bringt Euch die Tätigkeit in engste Berührung mit unserer schönen Luftwaffe und gibt eine Befriedigung fürs ganze Leben. Deshalb muß Euer Streben aber schon vorher darauf gerichtet sein, möglichst viel zu lernen und Euch körperlich zu ertüchtigen. Beides ist für den Dienst in der Luftwaffe unerläßlich.

So, nun hast Du genug Stoff zum Nachdenken und zu ausführlichen Besprechungen mit Deinen Eltern und Deinen Freunden. Ich werde mich freuen, wenn Du mir dann in einiger Zeit mal schreibst, was Du zu tun beschlossen hast.

Heil Hitler!

Dein Onkel Hans

Der fliegende Hörsaal. Der Navigationsunterricht im Flugzeug stellt die werdenden Flieger unmittelbar vor praktische Aufgaben



In kameradschaftlicher Zusammenarbeit lernen die Männer vom Bodenpersonal mit den Meßinstrumenten umgehen

Lied der Küstenflieger

Von Oberleutnant Otto Paust

Unser die Welt, die aus Woge und Meer
Unter uns, über uns wartet!
Unser der Wogen erhabenes Heer,
Unser der Himmel! Und wir sind der Speer,
Feindwärts geworfen: gestartet.

Scharf unser Blick wie geschliffener Stahl,
Späher und Spürer der Fernen.
Auge der Führung und erzener Strahl,
Sieg unser Wille und unser Fanal,
Streben wir stolz nach den Sternen!

Unser der Feinde Gewaffen und Wehr,
Unser in Nächten und Tagen.
Wir sind die Herren von Himmel und Meer,
Wild unser Wille und unser Begehr,
Weil wir sie finden und schlagen!

Ruft uns der ewige Tambour einst ab,
Sind wir bereit und entschlossen,
Weil uns das Leben das Herrlichste gab:
Sieg noch im Tode und stolzestes Grab,
Blut, das für Deutschland vergossen.

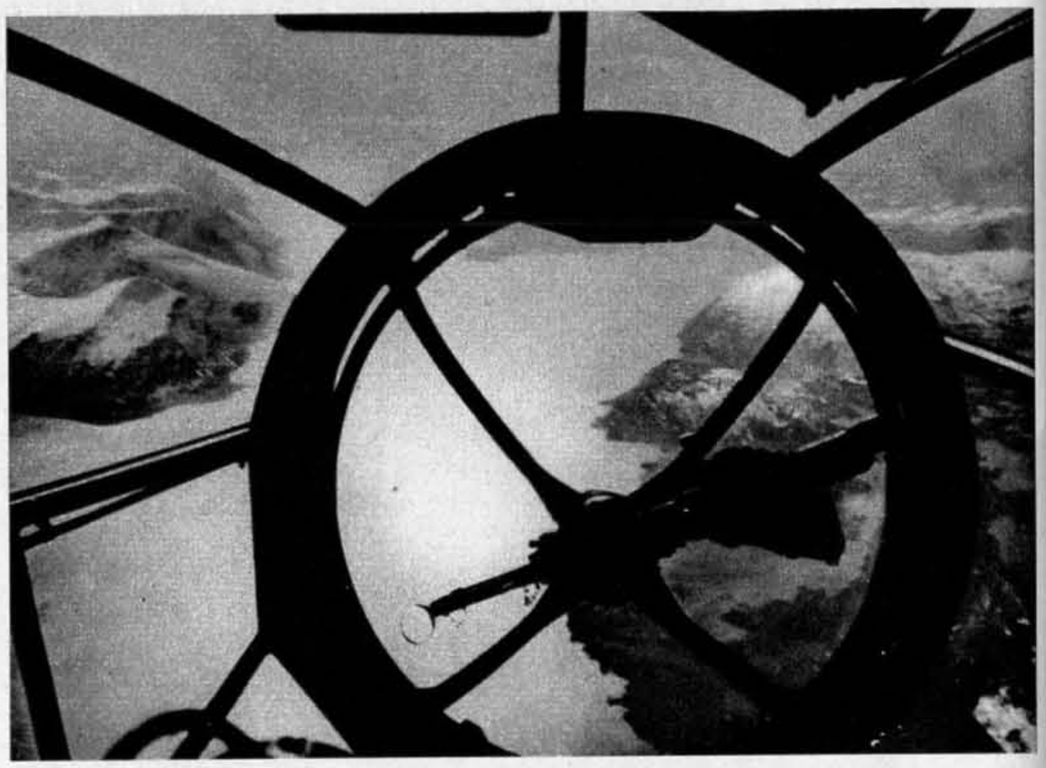
Bomben auf Hetzsender Tromsö

Von Dr. Werner Keller

Der Schauplatz des Berichtes. Aus dem Atlantischen Ozean erhebt sich, etwa 150 km nördlich von Narvik, in überwältigender Größe das norwegische Küstengebirge bei Tromsö

. . . 20. April 1940

Die Turmuhren des kleinen dänischen Städtchens haben die Mittagsstunde geläutet. Über dem Flugplatz liegt das Dröhnen der startbereiten Maschinen. Die schweren „Brocken" wandern in den Bombenschacht. Bis zur Halskrause werden die Tanks gefüllt. Dick verpackt klettern wir an Bord. Heute werden wir die warmen Pelze gut gebrauchen können. Es geht hoch hinauf nach dem Norden, ins Land der Mitternachtssonne! Tromsö soll heute unser Angriffsziel sein. Der Sender dort oben in der Arktis hat in den vergangenen Tagen im Dienste der Tommies so wüst gelogen und gehetzt. Wir werden ihm sein Lebenslicht ausblasen!
Schwerfällig heben sich die Maschinen in die Luft. Oben sammeln w'r. In gelöster Ordnung brummt die Kette nordwärts. Wenige Minuten nur und wir hängen über der See, die von der Sonne in ein einziges glitzerndes und silbern glänzendes Licht getaucht ist. Die norwegische Küste taucht auf. Kleine Inseln und Schären, von einem weißen Schaumkranz wütender Brandung umgeben, liegen weit vorweg. Mitten zwischen ihnen entdecken wir eine Reihe von schmalen schwarzen Strichen. Schiffe!
Es ist ein deutscher Geleitzug. Ein kurzes Wackeln zum Gruß: Glückliche Reise! wünschen wir. Dann sind auch schon die zartweißen Linien hoher Bergrücken unter uns. Die überwältigende Majestät der nordischen Landschaft hat uns in Empfang genommen. Kette reiht sich an Kette, durch tiefe Täler getrennt, soweit der Blick



Über Schneewüsten und Fjordgletscher geht es Tromsö entgegen

reicht. Noch ist alles mit einem dicken Schnee- und Eispanzer bedeckt. Hier oben haben die Strahlen der Frühlingssonne noch keine Gewalt über den Winter gewonnen. In der gläsernen Kanzel hockend spähen wir hinab. Der Stundenzeiger kreist Stunde um Stunde. Immer gewaltiger und packender wird das Bild zu unseren Füßen. Steiler und höher recken die Bergriesen die Grate in den Himmel. Gefangen von der Größe des Anblicks fliegen wir nordwärts. Laufend werden Kursverbesserungen vorgenommen. Ein starker Gegenwind ist aufgetreten. Der Kommandant muß die Pulle tiefer hineinschieben. Standortsbestimmung. Die Breite von Drontheim ist soeben passiert. Noch immer schwingt das Land in mächtigen weißen Wellen dahin. Nur noch selten erspäht das Auge ein menschliches Anwesen. Einsam und schweigend ist hier alles. Nur unsere braven Motoren singen über der Stille ihr stählernes Lied. Kein einziger Feind kommt in Sicht, so angestrengt wir auch nach allen Seiten Ausschau halten. Ein Blick auf die Karte; jetzt ist auch der nördliche Polarkreis überflogen! Minus 25 Grad zeigt das Thermometer an. Fester hüllen wir uns in unsere Kombinationen. Unsere Gesichter sind feuerrot, sie brennen vor Kälte. Schon fallen die ersten bläulich-violetten Schatten in die tiefgefurchten Täler, da endlich sind wir unserem Ziel nahe. Kurzer FT-Spruch. Unsere beiden Kettenhunde drehen bei und verlassen uns. Sie haben einen anderen Auftrag. Durch das Kehlkopfmikrophon schrillt die Stimme des Kommandanten. „Alle Posten gefechtsklar besetzt?" Mit einem kräftigen „Jawohl, Herr Hauptmann" melden sich die einzelnen Besatzungsmitglieder.

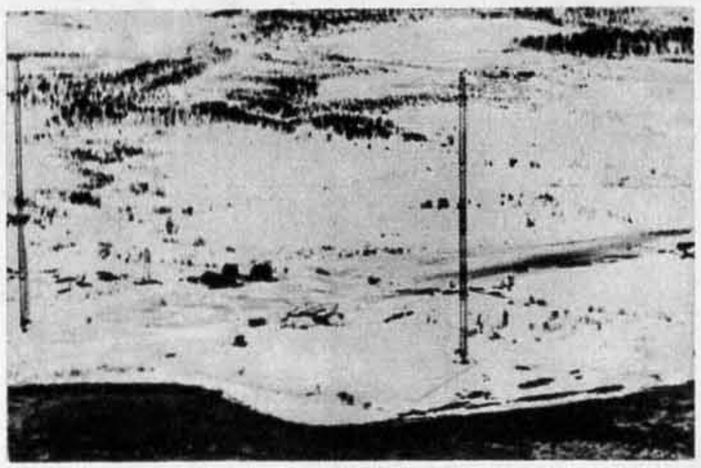
In höchster Spannung forschen die Augen hinab. Jetzt heißt es doppelt acht geben. Jede Sekunde können wir auf den Tommy treffen. Wir gewinnen das Meer. Mächtige Wolkenschichten ballen sich über den dunkelgrauen Wassermassen. Durch zerrissene Wolkenfetzen jagt unser Bomber. Über uns ist dicke Erbsensuppe. Um Sicht zu behalten, drückt der Flugzeugführer die Maschine einige hundert Meter herab. Der Kurs geht jetzt über die Inselgruppen der Lofoten. Ein düster graues Felsenreich, das steil aus den Fluten aufsteigt. Sagenumwobenes Land, in dem einst Götter und Riesen hausten. Aber wir sind ja nicht zum Schauen und stummen Bewundern da. Wir suchen den Feind! Nach ihm forschen unsere brennenden Augen. Vergeblich — kein einziges lebendes Wesen, geschweige denn ein englischer Pott kommt in Sicht. Eine kurzes Kommando im Bordtelephon. Unser Vogel legt sich auf die Flächen — wir wenden. Über die wolkenverhangenen Fluten geht es zurück zum Land. Zwei kleine Fahrzeuge schaukeln unten. Fischkutter. Schon geht es wieder hinein in das Reich der Eistitanen, die senkrecht bis zu den Wolkenballen aus der wütenden Brandung aufsteigen. Ein riesiger Möwenschwarm flieht, aufgeschreckt durch den Motorenlärm, seewärts. Ein fast beängstigendes Labyrinth von Steilwänden und engen Fjordseen, von Gletscherhalden und zerrissenen Felsgraten tut sich vor uns auf. In ihm gilt es jetzt unser Ziel zu finden: das Großkraftwerk von Tromsö! Dieses Werk versorgt das ganze Land hier und auch den Hetzsender mit Strom!

Minuten um Minuten vergehen. In der fieberhaften Erwartung scheinen sie wie Ewigkeiten. Aus den Pelzkappen starren fünf Augenpaare in die Tiefe. Wolkenfetzen fegen vorbei, dann wieder greifbar nahe Bergspitzen. Alles ist angestrengt beim Suchen. Dabei bemerkt man kaum, wie meisterhaft der Führer die Maschine beherrscht. Mehr als einmal scheinen die Flächen die Felshänge zu berühren oder es wird auf engstem Raum gekurvt. „Funktürme an Backbord!" gellt es im Kehlkopfmikrophon. Die Köpfe fliegen herum. Richtig! Zwei feine Nadeln recken sich in die Luft. Die Türme des Senders von Tromsö. Nun kann das Kraftwerk auch nicht mehr weit sein. „Größere britische Flotteneinheit Steuerbord achtern!" meldet gleich darauf der Heckschütze. Schon platzen einige weiße Wölkchen vor der Schnauze unseres Schiffs. Explodierende Flak-

Der Anflug dauert mehrere Stunden. Zum Schutz gegen die Kälte kriecht die Ablösung in den pelzgefütterten Schlafsack

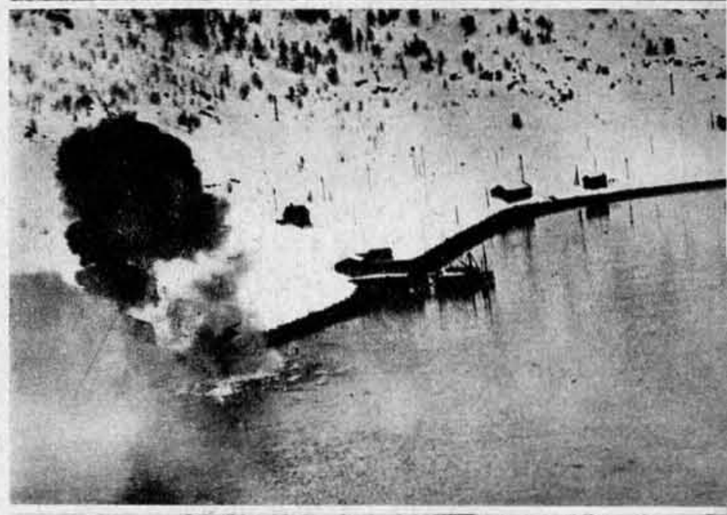
granaten! Der Feind hat uns aufs Korn genommen. Wir drehen schnell ab. Wir suchen etwas anderes heute. Nur die Position der Pötte wird schnell festgelegt. Wir hängen über einem Nebenfjord. Was ist das? In Zickzacklinien zieht sich eine breite weiße Schaumspur durch das wellenlose Wasser. Ein britischer Zerstörer hat uns ausgemacht und geht mit Volldampf auf und davon! Mag er! Auch er ist in unseren heutigen Auftrag nicht einbegriffen. Weiter geht die Sucherei. Jetzt klettern wir über einen mächtigen Bergrücken, ganz tief. Hurra! Mehrere weiße Riesenrohre ziehen sich wie dicke Schlangenleiber zu Tal. Und wo sie enden, steht ein Gebäude. Das kann nur das Großkraftwerk sein! Schon jagen wir darüber hinweg. Richtig! Wir haben es gefunden! Die dort unten haben uns auch sofort entdeckt. MG-Feuer begrüßt uns. Jetzt nichts als 'ran an den Feind! „Bombenklappen auf! Alles klar zum Angriff!" schreit der Kommandant ins Bordtelephon. Die Bombenwurfgeräte werden eingestellt. Die Hände flitzen an den Abzug der MGs. Schon jagt der Riesenvogel auf das Gebäude zu. Ein Druck auf den Bombenknopf — die todbringenden Stahlmäntel zischen hinab. Wenige Meter vor dem Werk gehen Erd- und Schneefontänen in die Höhe. Sie liegen zu weit! Noch mal! Der Flugzeugführer drückt die Maschine noch etwas tiefer. Zweiter Anflug — und Wurf. Wieder wirbeln die Bomben in die Tiefe. „Getroffen!" brüllt der Heckschütze. Alle Augen fliegen nach achtern. Tatsächlich — diesmal liegen sie drin! Das war gut gezielt. Ein Treffer sitzt mitten im Maschinenhaus. Das Gebäude birst auseinander. In hohem Bogen fliegen die Trümmer in den Fjord, aus dessen stillem Wasserspiegel meterhohe Fontänen aufspritzen. Wenige Sekunden ein packendes Bild! Eine mächtige bräunlich-gelbe Wassersäule schießt gleich einem Riesenspringbrunnen aus dem Gebäuderest empor. Das Hauptrohr ist getroffen! Die Gewalten der gefangenen Wasser brechen sich Bahn und spülen die Trümmerstücke in den Fjord. Der Schlag hat gesessen! Dieser Teil Nordnorwegens, in dem die Briten sich häuslich einzunisten gedachten, ist ohne Strom. Der Sender, über den sie das Gift ihrer Lügenmeldungen in alle Welt spritzten, ist ohne Strom.

„Auftrag erfüllt!" tastet unser Funker nach der Heimat. Noch eine Kurve über der Trümmerstätte. Die Luftbildkamera knackt. Ein paar Aufnahmen als Beweisstücke können nie schaden! Dann zeigt die Schnauze wieder südwärts. Kurs Heimathafen!



Da ist das Ziel! Die Masten des Hetzsenders recken sich wie zwei feine Nadeln in die Luft

Der Angriff auf das Kraftwerk des Senders beginnt. Die erste Bombe fällt dicht neben dem Ziel ins Wasser



Nun geht es im Tiefangriff heran. Die Bomben wirbeln in die Tiefe. Volltreffer!

Undurchdringliche Explosionswolken hüllen das Gebäude ein

Die letzte Bombe hat das Hauptwasserrohr des Kraftwerks getroffen. Mächtige Wassersäulen schießen wie ein Riesenspringbrunnen empor

„Haargenau im Ziel!" ruft der Heckschütze. Nun Kurs Heimat!

Auch der erste Teil des Rückfluges wird, solange es noch hell ist, ausgenutzt. Wichtige Aufklärung wird noch geleistet. Tüt-tat-tüt — klingt es im Bordtelephon. Der Funker gibt die Ergebnisse, vor allem die genaue Lage der englischen Pötte und das Wetter, durch. Dann nehmen wir Höhe. Glutrot ist inzwischen der Sonnenball am Horizont untergetaucht. Die Wolkendecken über uns reißen immer mehr auf und verschwinden schließlich ganz. Klar wölbt sich der Abendhimmel über unserer Maschine. Unten huscht in blaugrauen und dunkelvioletten Schatten die Dämmerung über das einsame, majestätische Land.

Jetzt erst merken wir den Hunger. Stunden sind wir schon unterwegs — zeigt ein Blick auf die Uhr. Frohgelaunt hockt die Mannschaft im Funkraum und Führerstand zusammen und fällt über die Freßkiste her. Herrlich, was der Verpflegungsbulle da eingepackt hat. Nur eiskalt ist alles — bis auf den Kaffee in den Thermosflaschen. Die Eier müssen wir erst eine Weile in die Kombi stecken, damit sie wieder auftauen. Aber schmecken tut alles prächtig!

Langsam rückt der Uhrzeiger weiter. Der Bordmechaniker sieht die Kontrolluhren durch, prüft den Stand des Benzins und Öls. Alles ist in vorschriftsmäßiger Ordnung.

In ruhigem tiefem Ton dröhnen die Motoren. Die Dunkelheit nimmt schnell zu. Über dem Horizont beginnt die fahlgelbe Scheibe des Mondes aufzuleuchten. Dann ist es plötzlich Nacht, und über unseren Köpfen breitet sich das millionenfache silberne Glitzern eines Sternendomes, wie es in dieser Pracht und Klarheit nur der hohe Norden kennt. Spät schon ist es in der Nacht, als wir endlich todmüde aber doch glücklich über unseren Erfolg wieder im Heimathafen einfallen. Meldung im Gefechtsstand beim Kommandeur. Dann geht es in die Baracken, Schnell noch eine Zigarette und dann schlafen, nichts als schlafen. Denn morgen wird wieder Kampftag sein!

Das Adler-Geschwader greift an

Von

Oberleutnant Werner Baumbach

Der erfolgreiche Sturzkampfflieger und jüngste Träger des Ritterkreuzes zum Eisernen Kreuz vom Adler-Geschwader, Oberleutnant Werner Baumbach, berichtet über seinen ersten Angriff in Holland am Morgen des 10. Mai 1940

Die Kampfgruppe Hinkelbein des Adler-Geschwaders war bisher mit größtem Erfolg gegen englische Seestreitkräfte eingesetzt worden und hatte unter ihrem Kommodore Oberstleutnant Loebel vor der englischen Küste, in Scapa Flow, in der nördlichen Nordsee, vor Narvik vernichtende Schläge gegen die home fleet geführt.

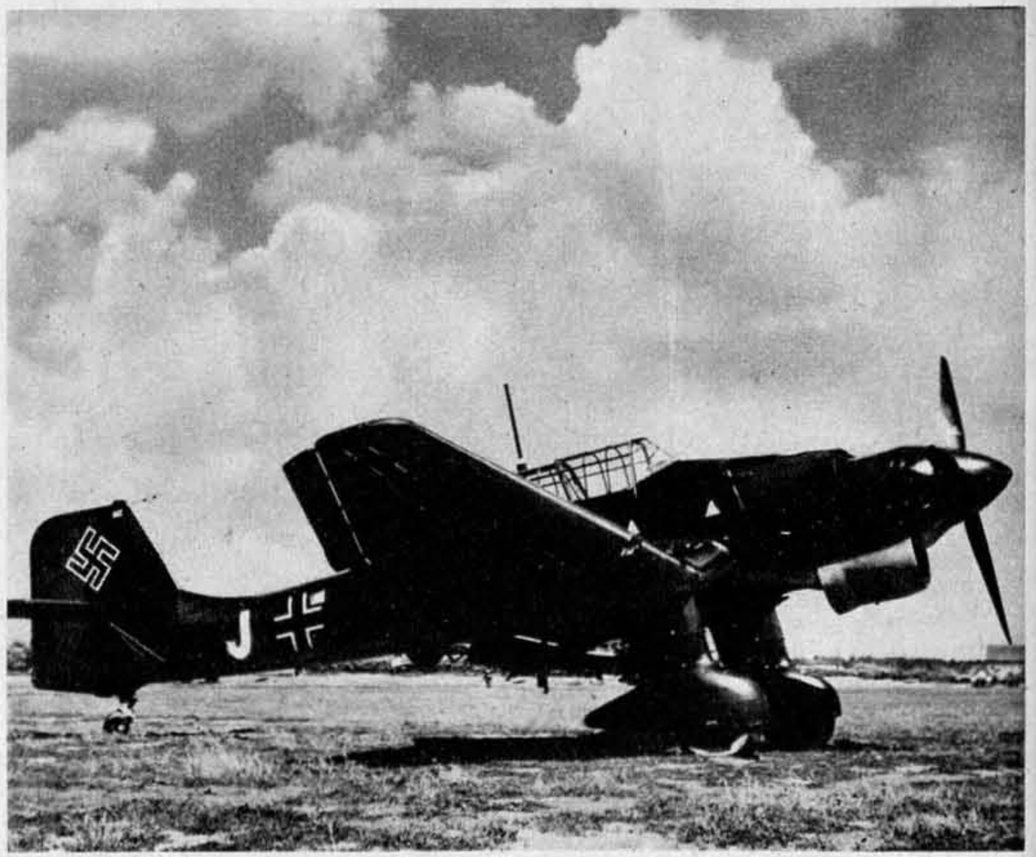
Die Flugzeugkommandanten und ihre Besatzungen — die Männer vom Bodenpersonal, alle Soldaten der Kampfgruppe Hinkelbein — hatten in diesen Einsätzen übermenschliche soldatische Leistungen vollbracht. Die Treffsicherheit der Kommandanten vom Adler-Geschwader auf englische Kriegsschiffe war beinahe sprichwörtlich geworden.

Unsere plötzliche Verlegung auf einen Einsatzhafen Nordwestdeutschlands und die in der Presse erschienenen Verlautbarungen über Landungsvorbereitungen der Engländer in Holland und Belgien ließen uns die kommenden Ereignisse vorausahnen.

In der Nacht vom 9. zum 10. Mai war die Entscheidung gefallen. Wir erhielten den Auftrag, am 10. Mai Flakstellungen bei den Flugplätzen im Raum Rotterdam—Den Haag—Delft anzugreifen und zu vernichten. Stockfinstere Nacht verschluckte alle Vorbereitungen. Nach langer Zeit wurden wieder einmal Bomben leichteren Kalibers eingehängt. Unsere Männer vom technischen Bodenpersonal arbeiteten fieberhaft, während ihre Kameraden von den fliegenden Besatzungen noch schnell ein paar Stunden schliefen.

Der Start war für 4.30 Uhr befohlen.

Und wieder rollt das nun schon altgewohnte Bild vor uns ab, das wir von unseren Nachteinsätzen gegen Scapa Flow und Narvik kennen.



Das Sturzkampfflugzeug auf dem Rollfeld. Kurz vor dem Angriffsflug

Die Besatzungen sind zu kurzer Flugbesprechung wenige Minuten vor dem Start im Bereitschaftsraum der Staffeln versammelt. Der diensthabende Offizier vergleicht noch schnell die Besatzungen und die Maschinen und macht einen genauen Uhrenvergleich. Die Zielverteilung ist jedem einzelnen Flugzeugkommandanten längst vertraut. Es bedarf bei diesen Besatzungen, die sich täglich vor dem Feind bewährt haben, nicht vieler Worte. Der Staffelkapitän gibt den Kettenführern noch die neueste Lage bekannt, und Minuten später bringt der Bereitschaftswagen die Besatzungen zu ihren Maschinen.

Die Luft ist erfüllt von einem unaufhörlichen Brummen und Aufheulen abbremsender Motoren. Scheinwerfer blitzen kurzzeitig auf und bahnen sich eine schmale Gasse durch stockfinstere Nacht, die erschüttert wird vom Dröhnen der Motoren.
Da — das befohlene Verbandsführungszeichen. Als erster startet der Gruppenkommandeur, und gleichzeitig und zügig rollen die schwerbeladenen Maschinen der Staffeln an. Es ist ein Blindstart hinein in die dunkle Nacht.
Wir fliegen. — Ich sehe auf die Borduhr: es ist 4.31 Uhr.

Wir fliegen in den beginnenden Morgen des 10. Mai. Vor mir sehe ich die Kette Oberleutnant B. Wir fliegen dicht aufgeschlossen. Die Auspufflammen

Startbefehl

In größter Eile wird mit Unterstützung eines Kameraden der Fallschirm angelegt

Gleichzeitig wird die Maschine von den Männern des Bodenpersonals noch einmal schnell überprüft. In wenigen Sekunden geht es dem Feind entgegen

sind ein guter Anhalt für den Verbandsflug. Langsam steigen wir auf unsere Angriffshöhe. Von Minute zu Minute wird es heller. Aus dem Dunst sieht man Staffel auf Staffel auftauchen. Bodennebel liegt noch über den Emslandmooren und den Niederungen.

Wir sind über Holland — über Feindesland. Mein Bombenschütze, Gefreiter M., legt die Karte beiseite und nimmt einige Kontrollpeilungen und meint dann: „Wir sind genau auf Kurs." Ich habe die Kurssteuerung eingeschaltet, und wir stärken uns schnell durch eine Schachtel Keks. Links von mir hat die Staffel N. langsam aufgeholt. Wir fliegen in gleicher Höhe. —

Wir überfliegen einige holländische Städte. Vereinzelt blitzt Flak auf. Aber sie liegt tief unter uns, und wir beachten sie nicht.

Der Bodennebel hat sich langsam aufgelockert. Wir fliegen in eine dicke Dunstschicht. Undeutlich verschwimmen die Konturen der unter uns vorbeihuschenden holländischen Landschaft.

Keiner von der Besatzung sagt ein Wort. Es ist so schön zu fliegen. — Wir haben für Sekunden den Krieg vergessen. Das Unbeschreibliche des Fliegens hat uns wieder gepackt. — Und es ist doch der Rhythmus des modernen Luftkrieges, der uns in den Ohren dröhnt. Wir werden nie wieder von ihm loskommen. Wir — Soldaten der Fliegertruppe, die den Geist Richthofens und Boelckes in diesem Krieg verkörpern müssen.

Jäh werden wir in die Wirklichkeit zurückgerufen. Wir haben unseren Kampfraum erreicht. Vor uns zerplatzen Salven von Flakwölkchen. Die schwere Flak erwartet uns. Noch sehen wir „unseren" Flugplatz nicht. Der Dunst behindert zu sehr. Aber er ist auch unser Schutz, denn im selben Augenblick ruft mein Heckschütze, Unteroffizier K.: „Links unter uns feindliche Jäger mit doppeltem Rumpf!" — Ich kenne sie, die holländischen Koolhoven-Maschinen. Ich biege im weiten Bogen nach rechts aus und tauche mit meiner Kette im Dunst unter. Unsere Finger liegen von jetzt ab an den entsicherten Abzügen unserer schweren MGs. Vier Augenpaare bohren sich in den Dunst. Ich sehe in die Gesichter meiner Besatzung. Der Kampf, der angespannte Wille zum Durchhalten steht darin geschrieben.

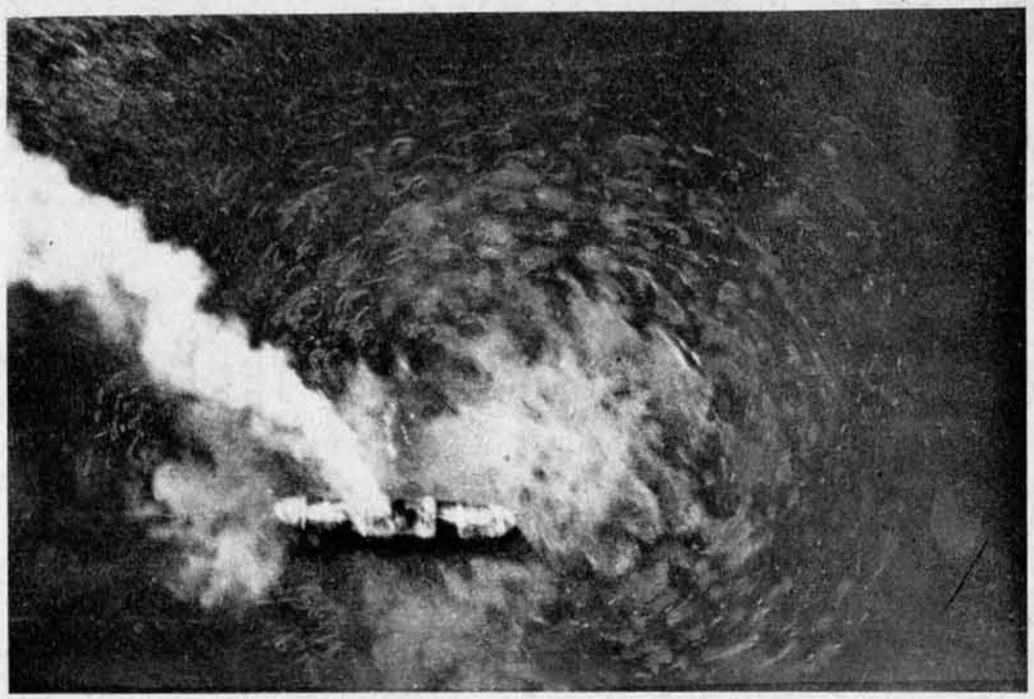
Wir haben die Erdorientierung aufgenommen und müssen gleich am Ziel sein. Vor uns scheren die ersten Ketten seitlich aus, um gleichzeitig zum Angriff zu kommen. Schräg vor uns erkennen wir „unseren" Flugplatz. Ringsum blitzt unaufhörlich das Mündungsfeuer der Flakbatterien auf. Wir kennen es zur Genüge von der englischen Schiffsflak vor Narvik. Wie ein dichter Teppich liegen die Salven der schweren Flak über dem Flugplatz. Der Ruf des Funkers: „Jäger!" reißt mich für einen Augenblick wieder los von meinem Angriffsziel. Aber schon höre ich durch das Kehlkopfmikrophon: „Eigene Jäger!" Unsere Jäger Me 109 und Zerstörer Me 110 haben uns „programmgemäß" über dem Ziel aufgenommen und bewachen über uns den Luftraum.

Längst hat der Bombenschütze alle Bombenziele und Abwurfgeräte eingeschaltet. Das rote Kontrollämpchen leuchtet vor mir auf. „Alles klar!" meldet er. Der Daumen liegt auf dem Bombenknopf.

Wir greifen an. Ich gebe meinen Kettenflugzeugen das verabredete Zeichen. Der

Volltreffer auf Volltreffer hagelt auf die feindlichen Stellungen nieder — der Stuka zieh nach dem Abwurf in einer Steilkurve nach oben weg

Zeichnung von Richard Heß



Die Bomben sitzen! So vernichtete Oberleutnant Baumbach im Seegebiet von Narvik und vor der holländischen Küste große feindliche Kriegsschiffe und Transporter. Der Flieger hat seinen Erfolg selbst mit der Kamera festgehalten

gemeinsame Anflug wird über dem Ziel abgelöst durch Einzelunternehmungen der Flugzeugkommandanten, die sich jeder für sich eine günstige Angriffsposition in ihrem kleinen Zielraum suchen müssen. Diesmal heißt es vereint marschieren, getrennt schlagen.

Vor mir kippen bereits die ersten Maschinen zum Angriff ab. Gleichzeitig mit meinem Bombenschützen habe ich die genaue Lage unseres Zieles erkannt. Eine Flakstellung, die aus einem großen Gehöft heraus feuert. Sie hat eine beherrschende Stellung auf einer kleinen Anhöhe. Wir müssen sie vernichten, wenn wir nicht den Einsatz unserer Fallschirmjäger gefährden wollen. Am Südrand des Flugplatzes sehe ich bereits die ersten Bombeneinschläge. Die Vernichtung hat begonnen. Ich entschließe mich, von Norden kommend aus geringer Höhe anzugreifen, da der Dunst zu sehr behindert. Ich will den Augenblick der Überraschung ausnutzen. In steilem Gleitflug fliege ich an. Ich gehe zum Sturzflug über. Der Angriff. — Sekundenschnell kommt das Ziel auf mich zu. Das Gehöft wächst zusehends in meinem Fadenkreuz. Ich habe mein Ziel im Visier. Ich löse die Bomben aus. Gleichzeitig prasseln die Garben unserer schweren Bordwaffen aus niederster Höhe in die Flakstellung. Der Heckschütze meldet: „Hurra! Volltreffer — Volltreffer!" — Im Abflug sehen wir, daß die Gebäude des Gehöftes wie Kartenhäuser zusammenfallen. Die Flak ist für immer verstummt. Unteroffizier Th. meint in seiner trockenen Art: „Herr Leutnant, da wächst kein Gras wieder!"

Wir fliegen zurück. Ich habe gerade gesagt: „Jetzt gut aufpassen auf Jäger!", da werden wir aus der Sonne von einer „Lockheed-Hudson" angegriffen. Th. hatte

sie rechtzeitig bemerkt. Wir schießen, was das Zeug halten will. Ich suche verzweifelt nach einer schützenden Wolke. — Nichts. Die einzige Rettung: die Kiste auf den Kopf gestellt und 'runter zum Tiefflug. Da höre ich auch schon: „Habe Ladehemmung. Verdammte Scheiße!" Es ist auch zum Kotzen. Gerade jetzt diese verdammte Ladehemmung. Aber schon hat der Heckschütze, der bisher nur volle Trommeln zugereicht hat, sein MG oben durch das Glas geschlagen. Ich sehe mich schnell um. Der englische Zerstörer ist auf kürzeste Entfernung herangekommen. Ich kann deutlich den Flugzeugführer und am Flugzeug holländische Hoheitszeichen erkennen. Ich höre den Heckschützen: „Nun habe ich doch heute den Foto . . ." Und wieder geht alles unter im Hämmern unserer schweren Maschinengewehre. Thies hat das Feuer wieder eröffnet. Es gelingt, im Tiefflug zu entkommen. Der Zerstörer kommt nicht nach und wir beobachten noch, wie er von einer Me 110 gefaßt wird. Zur selben Zeit sehen wir die ersten Fallschirmjäger und Flugzeuge der Luftlandetruppen zum Angriff übergehen. Es ist auf die Minute genau die befohlene Angriffszeit.

Auf dem Rückflug sehen wir bereits unsere Kolonnen auf den holländischen Straßen vorrücken. Der deutsche Vormarsch im Westen hat begonnen.

Der Geschwaderkommodore überreicht Oberleutnant Baumbach das Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes

Ju 88

Durch die Einstieggondel geht die Besatzung an Bord des Horizontal- und Sturzbombers Ju 88, der mit den neuesten Errungenschaften der Kampftechnik ausgestattet ist und überall mit durchschlagendem Erfolg die Zentren der militärischen Widerstandskraft Englands angegriffen hat

Der zweimotorige Horizontal- und Sturzbomber Ju 88 vereint stärkste Kampftüchtigkeit mit größter Schnelligkeit. Das Fahrgestell ist einziehbar

Die Ju 88 auf Anflug gegen das Feindziel

Der Schiedsrichter

Novelle von Arnold Ulitz

Seit vierzehn Tagen wirkte Professor Burger müde und krank. Die ganze Straße kannte und verehrte ihn, und jedermann glaubte zu wissen, welcher Art die Last war, die ihn niederdrückte: sein Sohn war Stukaoffizier, der Krieg raste über die polnische Erde und durch die polnische Luft, es war begreiflich, daß ein Fliegervater Sorge im Herzen trug.

Als er heut in seine Straße einbog, schien er noch gebeugter als in den letzten Tagen. Noch immer keine Nachricht aus Polen.

Er wohnte im Haus Nr. 54. Aus einem Parterrefenster der Nr. 52 lehnte der pensionierte Rechnungsrat Habermann waghalsig heraus und wartete fiebrig, bis der Professor komme. Endlich war es so weit. Er hustete, um den Blick des gelehrten Herrn auf sich zu lenken und rief: „Darf ich mir erlauben, Herr Professor, Ihnen mitzuteilen, daß Ihr Sohn, der Flieger, da ist? Vor einer Viertelstunde ..."

„Mein Sohn?" fragte der Professor, und sein Herz tat einen sinnlosen Schlag.

„Gewiß", eiferte Habermann, „ein Oberleutnant der Luftwaffe, und obendrein eine Ähnlichkeit . . ."

„Wirklich?" fragte Burger; sein Gesicht verzog sich und seine Stimme zitterte. Herr Habermann brauchte aber selber nicht zu antworten. Im ersten Stockwerk der Nr. 54 trat eben jetzt ein junger Offizier auf den Balkon heraus und rief mit leiser, aber doch eindringlicher Stimme: „Vater!"

Burger blickte hinauf. Nur eine halbe Sekunde lang. Und er winkte nur ganz flüchtig und rief so leise, daß der Sohn es sicherlich nicht hören konnte: „Werner! Junge! Diese Freude!" Dann eilte er ins Haus. Sein Herz hämmerte, sein Atem keuchte, oh, er war seit dem Weltkrieg wirklich etwas morsch geworden, und es fiel ihm schwer, die Treppe hinaufzukommen. „Diese Freude! Diese Überraschung!"

Er brauchte nicht zu klingeln oder selber aufzuschließen, sondern die Wohnungstür öffnete sich wie die Tür des Gabenzimmers am Heiligen Abend, und Werner stand vor ihm, groß und schlank und gesund, aber das Gesicht war hager geworden. Mit einem stillen, starken Blick großer Liebe umfing er den Vater und reichte ihm kräftig die Hand. Über des Professors Gesicht lief ein Zittern, doch sagte er mit rasch gebändigter Stimme: „Das nenne ich noch eine Überraschung, mein Junge! Bis vor zehn Minuten dachte ich, das Schönste, was mir blühen könnte, sei ein Feldpostbrief von dir. Nun ist doch noch was Schöneres gekommen: mein lieber Junge in eigener Person!"

„Für vierundzwanzig Stunden, Vater, einstweilen geht's nicht für länger."

„Vierundzwanzig Stunden? Oh, wunderbar! Eine einzige Stunde wäre ja schon eine Freude. Ich hatte, ehrlich gesagt, schon ein bißchen Angst."

Er sagte „ein bißchen" und brachte sogar ein Lächeln zustande, aber der Sohn begriff ihn sehr gut.

„Und nun mußt du einen Braten kriegen, Junge. Hoffentlich haben wir noch Fleischmarken genug!" lachte der Professor und rief seine Frau herbei. Sie war nicht Werners Mutter, er stammte aus erster Ehe. Nun kam sie und trug den zweijährigen Hans auf dem Arm.

„Er kommt erst jetzt vom Spazierengehen, der junge Mann, und er muß doch seinen großen tapferen Bruder begrüßen."

Das Offiziersgesicht leuchtete beim Anblick des Kindes wunderbar. „So ein niedliches Kerlchen", sagte er, „komm mal zu mir, Hansel, bist doch mein kleiner Bruder, komm!"

Schon hob das Kind die Arme, da wurde es durch etwas besonders Schönes, Leuchtendes abgelenkt, und das mußte zunächst einmal voll Zärtlichkeit betastet werden. „Isn das?" lallte er. Es hieß zu deutsch: „Was ist denn das?" Und das betuliche, rosige Händchen langte spielerisch nach dem Bande des Eisernen Kreuzes. Der Vater stand auf, errötete wie ein Schuljunge, stand kerzengerade, blickte dem Sohn feierlich in die Augen und sagte leise:

„Verzeih mir, ich war vor Freude blind. Ich bin ja wirklich ein Professor, wie er im Witzblatt steht. Jetzt sehe ich erst dein Eisernes Kreuz. Ich bin . . . ich bin stolz auf dich!"

„Am fünfundzwanzigsten September, Vater, über Warschau holte ich mir's."

Bei dieser kargen Andeutung aber blieb es, und der Krieger hatte nur Sinn für die holde Täppischkeit des kleinen Jungen, mit dem er spielte wie mit einem leichten Ball. Ja, der schreckliche Stukamann schmiegte das Gesichtchen des winzigen Brüderchens zärtlich ans eigene, blasse Gesicht und küßte die feinen blonden

Haare, und der Vater lächelte, erschüttert vom tiefen Glück, daß dieser große Mann und dieses törichte Knirpslein beide seine Kinder waren. Und er tat, als wolle er auch den Kleinen streicheln, aber so geschah es, wie aus Versehen, daß er auch die Wange des großen Sohnes berührte. In diesem Bruchteil einer Sekunde war alles stumm geoffenbart. Der Offizier errötete, der Vater desgleichen, und nochmals reichten sie einander die Hand.

Nach dem Essen — es hatte wirklich einen Braten gegeben — wollte der Professor durchaus, daß Werner sich etwas lege, aber der Sohn lachte, es sei gar nicht daran zu denken, und er wolle die ohnehin knappe Urlaubszeit nicht noch verschlafen. Da heuchelte der Vater unbezwingliche Müdigkeit und legte sich selber. Werner rückte sich den behaglichen Sessel zurecht, zog ein Buch aus Vaters großer Bibliothek, dann setzte er sich mit einem seligen Seufzer, aber er rauchte nur eine einzige Zigarette und las nur die beiden ersten Seiten, denn wundersam betörend war der Mittagsfriede. Die Oktobersonne fiel leuchtend herein und traf gerade sein Gesicht. Er schloß die Augen, um nicht blinzeln zu müssen, und es war eine unsägliche Wohltat, so daß er vergaß, sie wieder zu öffnen. Es war so friedlich, es war so schön . . .

Nach wenigen Minuten hörte der Vater die stetigen Atemzüge eines Schlafenden. Zuerst wagte er nur lauernd zu spähen, doch als er ganz sicher sein durfte, richtete er sich behutsam auf, und da er nun unbeobachtet war, ließ er seine Blicke unersättlich über Gestalt und Antlitz dieses Mannes hin leuchten, der immer noch sein Kind und kleiner Junge war. In dieser breiten, festen Stirn erkannte er noch immer die einst so weiche Stirn des kleinen blonden Knaben, und im Mannesmunde, den selbst der Schlummer nicht milder machte, doch immer noch den Kindesmund, der über manche große Kleinigkeit so bitter hatte beben können. Nur die Hände, nein, diese Hände ähnelten nicht mehr den lieben, tölpischen, zärtlichen Pfötchen von ehedem; diese Hände spielten nicht mehr, es waren Soldatenhände und auch im Schlafe noch griffig und herrisch.

Trotzdem: „Mein Kind!"

Ehrfürchtig blickte der Vater auf seinen großen schlafenden Sohn. Er mußte sich hüten, den Blick zu lange auf Werners Gesicht ruhen zu lassen, denn schon zitterten dessen blasse Lider wie alarmiert.

„Ruh' aus! Ruh' dich beim Vater aus!"

Der Professor schlich durchs Zimmer, entfaltete eine wollene Decke und breitete sie so sachte über seinen Soldaten, wie eine Mutter ihr Kind mit einem Schleier behüllt.

In diesem Augenblick klingelte es draußen an der Wohnungstür, so unverschämt wild und lange, daß der Professor selber zornig ging, um zu öffnen. Da stand ein zehn- oder elfjähriges hübsches, keckes Kerlchen vor ihm: Stahlhelm aus Pappe auf dem Kopf, Sturmriemen unterm Kinn, in eherner, soldatischer Haltung, und so schmetterte er dem Professor sein Anliegen unter die Nase, er wolle mit dem Herrn Stukaoberleutnant in einer ganz wichtigen Sache sprechen. „So", schimpfte der Professor, „so! Hör mal an, mein Junge! Der Herr Stukaoberleutnant ist genau für vierundzwanzig Stunden zu seinem Vater gekommen.

Soll er da etwa seine Zeit mit euern Dummheiten verplempern, was meinst du?" „Schade", sagte der kleine Soldat sehr betrübt, „schade, der Herr Oberleutnant sollte nämlich Schiedsrichter sein." Er war jetzt ein ratloser, kleiner Junge, sonst nichts, und befehligte doch sonst als General ein Regiment von acht Jungen, dessen niedrigster immerhin noch Major war.

In diesem Augenblick trat Werner Burger selber in den Vorraum, und als er den Ernst und die Inbrunst dieses Knabengesichtes erkannte, sagte er, ohne zu lächeln: „Vater, ich glaube, die Sache ist wirklich wichtig. Er soll sie mir also vortragen, aber soldatisch kurz, verstanden?"

Und sie nahmen den General ins Zimmer des Professors und hörten eine seltsame rührende Geschichte. Die Jungen der Straße, eine Horde von etwa zehn Kerlen, spielten seit Ausbruch des Krieges natürlich immer Soldaten. Da gab es nun einen Jungen namens Bernhard, einen netten, guten Kerl, das bestritt der General durchaus nicht, und dieser Bernhard wollte eigensinnig immer mitspielen, aber das ging nicht, es ging auf keinen Fall, nämlich seine Arme und Beine waren leider nicht in Ordnung. Das kam von einer Krankheit her und war schon seit ein paar Jahren so, und Bernhard konnte zwar laufen, aber wie! Man mußte lachen, wenn man ihn sah, und es war unmöglich, ihn mitspielen zu lassen, er hätte einfach die ganze Front versaut. So drückte der General sich aus, und der Oberleutnant hörte ihn unbewegt ernsthaft an, weil er fühlte, wie ernst es dem Jungen war.

„Und nun sagt der Bernhard immer, wir seien ungerecht und gemein. Und er sagt, wir könnten doch so tun, als ob er schon eine Schlacht mitgemacht hätte, und die Polen hätten ihm Arme und Beine zerschossen, und er möchte wenigstens was rechnen oder schreiben, denn das gibt's bei der Wehrmacht, sagt er. Und jetzt hat er gehört, daß Sie auf Urlaub sind, Herr Oberleutnant. Da hat er gesagt, Sie sollen Schiedsrichter sein, und was Sie sagen, wird er wirklich machen. Er ist unten, Herr Oberleutnant, ich hab' ihm nicht gesagt, daß ich zu Ihnen 'raufging. Er übt gerade wieder mal Rollern, es ist zum Piepen, sehen Sie sich ihn bloß mal an!"

Sie traten auf den Balkon. Drunten stand das Regiment mit den Stahlhelmen aus Pappe, ungeheuer gespannt, regungslos. Der General schrie schon „Achtung!" und wollte „Augen rechts!" kommandieren, doch der Oberleutnant hielt ihm den Mund zu.

Fernab von den Soldaten rollerte der kleine Bernhard. „Kennst du den Jungen vielleicht vom Sehen, Vater?“ „Ja. Trauriger Fall. Folgeerscheinungen von Kinderlähmung.“

Der kleine, forsche General hatte leider nicht übertrieben, der arme Bernhard wirkte zweifellos beim ersten Anblick lächerlich, so grotesk fuchtelten seine Gliedmaßen. Gewiß machte ihm schon einfaches Gehen die größte Mühe, und nun versuchte er sein Glück auf dem Roller, um es durch Übung langsam den Gesunden und Geradegewachsenen gleichzutun. Er stürzte wieder und wieder, sicherlich tat er sich öfter empfindlich weh, aber unermüdlich raffte er sich wieder auf. Da faßte der Oberleutnant den General energisch an der Schulter und fällte den Urteilsspruch: „Ihr sollt wirklich annehmen, der Feind habe ihn zerschossen, und er hält es nicht aus, er will und muß seinem Vaterland weiterdienen. Den dürft ihr keinesfalls beleidigen, Jungens, verstanden? Er ist ein Held! Denk' dir nur was aus, wie du ihn beschäftigen kannst, es wird dir schon was einfallen, schließlich bist du ja General. Abmarsch!“ „Zu Befehl, Herr Oberleutnant“, sagte der General und ging.

Gegen Abend, als sie den drolligen Vorfall schon vergessen hatten, klingelte es wieder auf etwas jugendliche Weise. Diesmal kam Bernhard selber und wollte sich beim Herrn Oberleutnant bedanken. Er war inzwischen ins Regiment aufgenommen und zum Leutnant befördert worden und hatte die Geburtstage sämtlicher Regimentsangehöriger in ein Notizbuch eingetragen. Er durfte also dienen und war glücklich.

„Na, sag nur mal“, lachte Werner Burger, „wenn ich nun aber gegen dich entschieden hätte, was dann?“

„Dann hätt' ich niemals mehr gebettelt, daß sie mich mitspielen lassen sollten“, antwortete Bernhard und wurde noch nachträglich bleich, „dann war es eben entschieden.“

„Aber eines mußt du mir noch verraten: Wieso habt ihr denn gerade zu meinem Schiedsrichterurteil solches Zutrauen, was?“

Da bebte und schluckte der Junge vor Begeisterung und konnte erst nach einer Weile sprechen:

„Weil Sie doch von der Stuka sind!“

„Vater“, sagte der Offizier, als der Junge wieder gegangen war, „dies Vertrauensvotum aus Jungenmund rechne ich uns hoch an, ich scherze nicht.“

„Kein Anlaß zum Scherzen“, antwortete der Professor sehr ernst. „Es steckt ein tiefer Sinn dahinter. Wir haben blindes Vertrauen zu euch Soldaten. Ihr entscheidet über Deutschlands Leben oder Tod. Also sollt ihr auch die Schiedsrichter über Recht und Unrecht sein. Die Kinder haben's erkannt. Kinderstimme — Gottesstimme!“

Gerade jetzt begann drunten auf der Straße das „Regiment“ sehr laut und nicht gerade sehr wohltönend zu singen. Es war das Englandlied.

„Ja, Vater! Kinderstimme — Gottesstimme! Wir fahren gegen Engelland! Wir wollen entscheiden!“

Zeichnungen von Walter Plantikow

Schwere Flak schützt deutsches Land

Neuzeitliche Flak-Artillerie

Von Dipl.-Ing. R. Schulz

Die Bekämpfung von Luftzielen durch Artillerie dürfte erstmalig im Jahre 1794 erfolgt sein, als die Österreicher vor Maubeuge einen Fesselballon der französischen Revolutionsarmee mit Haubitzen beschossen. Zu einer ernsten Frage wurde das Schießen auf Flugziele jedoch erst nach der Jahrhundertwende, als das Lenkluftschiff militärische Verwendung zu finden begann. In Deutschland nahm Anfang 1906 die Artillerie-Prüfungskommission die Klärung der Frage in Angriff, welche Geschütze sich zur Bekämpfung von Luftschiffen eigneten, und ging zugleich an die Entwicklung eines besonderen Schießverfahrens.

In der Folgezeit entstanden, aufbauend auf früheren Versuchen, bei Krupp und Rheinmetall verschiedene „Ballonabwehrkanonen“ (Bak), teils pferdebespannt in Räderlafette, teils auf Kraftwagen in Pivotlafette. Mit diesen Geschützen, auch mit Feldkanonen und Feldhaubitzen des Heeres, wurden dann eingehende Erfahrungen gesammelt; im Jahre 1910 ergab sich die Notwendigkeit, auch das Flugzeug als Luftziel in Betracht zu ziehen und die begonnenen Versuche entsprechend auszudehnen. So kam es, daß zu Beginn des Weltkrieges beim deutschen Heer nur sechs Ballonabwehrkanonen auf Kraftwagen, acht Geschütze in Räderlafetten und

Mit einem leichten Feldgeschütz suchte man anfangs im Weltkrieg die Flieger abzuwehren

vier Sockelgeschütze vorhanden waren, für eine Entwicklung von über acht Jahren ein bescheiden anmutendes Ergebnis. Immerhin lag ein frontreifes, für die besonderen Zwecke der Luftzielbekämpfung geschaffenes Kraftwagengeschütz vor, mit dessen Großfertigung sofort begonnen werden konnte.

Bis zur ausreichenden Lieferung dieser 7,7-cm-Kraftwagen-Ballonabwehrkanone — ab 1916 Flugabwehrkanone oder „Flak" genannt — wurden Feldgeschütze und -haubitzen, vor allem aus Beutegerät geschaffen, für die Flugzielbekämpfung herangezogen. Ab 1916 kamen auch schwere Kraftwagenflak von 8 cm, 8,8 cm und 10,5 cm Kaliber heraus, von denen das 8,8-cm-Geschütz gegen Kriegsende zum Hauptgeschütz der Flakwaffe wurde. Daneben gelangte schon 1915 als leichte Flak die 3,7-cm-Maschinenkanone der Kriegsmarine mit sichtbarer Leuchtspurgeschoßbahn zur Einführung. Die Entwicklung des Schießverfahrens hatte über einfache Hilfsgeräte zu den ersten Kommandogeräten geführt, wie sie heute in verbesserter Form überall in Gebrauch sind.

Die deutsche Flakwaffe hat im Weltkrieg rund 1600 Feindflugzeuge abgeschossen. Bei Kriegsende waren an den Fronten und in der Heimat 2560 Flak eingesetzt.

Schießverfahren der Flak

Bewegte Luftziele lassen sich mit den üblichen Artillerieschießverfahren nicht bekämpfen; wegen ihrer hohen Geschwindigkeit und hohen Beweglichkeit ist vor allem ein Einschießen der Flakgeschütze auf das Ziel unmöglich. Neuzeitliche schnellfliegende Flugzeuge bleiben nur sehr kurze Zeit im Feuerbereich der Flak. Daher muß möglichst schon der erste Schuß am Ziel Wirkung erreichen. Die der

Flak gestellten Aufgaben sind damit in mehrfacher Hinsicht schwierig, denn sie verlangen höchste Schießgenauigkeit, schnellstes Richten und höchste Feuergeschwindigkeit.

Die grundsätzliche Aufgabe, die das Flakschießen stellt, besteht darin, daß ein Ziel getroffen werden soll, das sich im Raum bewegt und während der zum Laden, Richten, Abfeuern erforderlichen Zeit sowie während der Geschoßflugzeit um beträchtliche Entfernungen auswandert. Ein mit 400 km/st fliegendes Flugzeug z. B. hat nach 25 Sekunden fast 2,8 Kilometer zurückgelegt. Um diese Entfernung muß das Flakgeschütz vorhalten. Das Schwierigste daran ist die Berechnung der Vorhaltewinkel, weil man hierzu erst die Flugbahn in bezug auf den Geschützort kennen muß.

Verhältnismäßig einfach wird die Vorhaltrechnung für die auf kleine Entfernungen schießenden, direkt gerichteten leichten Flakgeschütze; sie erfolgt angenähert mit Hilfe besonderer Visiere auf Grund der geschätzten Fluggeschwindigkeit. Die damit verknüpfte Ungenauigkeit wird aufgehoben durch die hohe Feuerdichte der als Maschinenwaffen ausgebildeten leichten Flakgeschütze und durch die Möglichkeit, das Vorhalten auf Grund der Geschoßleuchtspur zu verbessern.

Für die auf große Entfernungen schießenden indirekt gerichteten schweren Flakgeschütze muß die Vorhalrechnung sehr genau vorgenommen werden. Sie soll die

Durch ein weitmaschiges Netz gegen feindliche Flieger getarnt, suchen die Männer von der Flak im weiten Umkreis den Himmel ab

Im Feuer der Flak. Das feindliche Kampfflugzeug stürzt brennend ab und explodiert
Zeichnung von Richard Heß

Richtwerte für denjenigen Punkt im Luftraum ermitteln, den das zu einem bestimmten Zeitpunkt abgefeuerte Geschoß gleichzeitig mit dem Luftziel erreicht. Um diese Berechnung ausführen zu können, bedarf es der vorherigen fortlaufenden Festlegung der Bahn des Flugzieles im Raum (Flugzielortung), woraus unter der Annahme, daß das Flugziel seine Bewegungsrichtung und Geschwindigkeit beibehält, seine späteren Standorte ermittelt werden können. Dieses Orten des Flugzieles erfolgt mit einem vereinigten Entfernungs- und Höhenmesser durch mehrere aufeinanderfolgende Messungen, aus denen sich der Flugweg und die Fluggeschwindigkeit ergeben.

Die auf Grund dieser Werte durchzuführende Vorhaltrechnung besorgt das Kommandogerät, das nichts anderes darstellt als ein auf bestimmte Rechenoperationen eingestelltes Rechengerät. Es ermittelt die geometrischen Daten für den Treffpunkt und anschließend die ballistischen Werte unter Berücksichtigung der äußeren Einflüsse auf die Geschoßflugbahn. Als Endergebnis liefert das Kommandogerät die fertigen Kommandodaten, d. h. Höhen-, Seiten- und Zünderlaufzeitwert und den Zeitpunkt des Abfeuerns an die Geschütze. Die Übertragung der Kommandodaten erfolgt bei neuzeitlichen Geräten auf elektrischem Wege.

Wichtig für eine gute Schießgenauigkeit ist, daß die zur Durchführung dieser Vorarbeiten benötigte Zeit so kurz wie möglich ist und daß vor allem anschließend beim Zündereinstellen, Laden, Richten und Abfeuern möglichst wenig Zeit verlorengeht. Das bedingt einen hohen Stand der Geschütztechnik, z. B. hohe Richtgeschwindigkeit bei größter Richtgenauigkeit, eine bei schweren Geschützen mit allseitiger Schwenkbarkeit nicht leicht zu lösende Aufgabe. Sehr wichtig sind ferner kurze Geschoßflugzeiten.

Geschützarten

Abgesehen von kleinkalibrigen Maschinenwaffen, die meist nur behelfsmäßig zur Flugzielbekämpfung Verwendung finden, werden grundsätzlich leichte und schwere Flak unterschieden.

Leichte Flak sind heute durchweg selbsttätige Maschinenwaffen mit Feuergeschwindigkeiten von 100 bis 200 Schuß/Min. Das gebräuchlichste Kaliber beträgt 20 mm; daneben finden auch Kaliber von 25 mm, 37 mm und 40 mm Verwendung. Die kleinen Kaliber bilden die Hauptwaffe gegen Tiefflieger, während auf große Entfernungen bis etwa 3000 m die größeren Kaliber eingesetzt werden. Besonders ausgezeichnet sind die leichten Flakgeschütze durch schnellarbeitende Richtvorrichtungen, um den Winkelgeschwindigkeiten tiefliegender Flugzeuge folgen zu können. Die von leichten Flakgeschützen verfeuerte Munition (Zuführung durch Magazine oder Gurte) besitzt Sprenggeschosse mit Aufschlagzündung und Leuchtspur. Das Ziel selbst muß also, um eine Wirkung zu erzielen, durch Volltreffer getroffen werden. Nach bestimmter Flugzeit zerlegen sich die Geschosse von selbst.

Die schwere Flak bekämpft demgegenüber Flugziele auf größere Entfernungen im Einzelschuß; gegen Tiefflieger ist sie nur bedingt und in seltenen Fällen verwendbar. Am meisten gebräuchlich sind Kaliber von 75 mm bis 90 mm. Darüber hinaus sind vereinzelt auch Kaliber von 102 mm und 105 mm eingeführt. Die größte Rohrerhöhung der schweren Flak ist bei neuzeit-

Reichsmarschall Hermann Göring zeichnete Unteroffizier der Flak Nelke mit dem Ritterkreuz des Eisernen Kreuzes aus

lichen Bauarten nicht kleiner als bei den leichteren Maschinenflak; sie liegt durchweg zwischen 80° und 90°. Lediglich die Richtgeschwindigkeiten sind naturgemäß geringer. Die Munition der schweren Flak bildet die samt der Kartusche zur Patrone vereinigte Granate mit Zeitzünder. Die Wirkung auf das Flugziel wird durch Splitter und Detonationsdruck erreicht.

Kennzeichnend für alle Arten von Flakgeschützen ist zur Verkleinerung der Geschoßflugzeit die hohe Geschoßanfangsgeschwindigkeit, mit der man bis an die Grenze der Wirtschaftlichkeit, d. h. bis zur erträglichen Rohrabnutzung gegangen ist.

Soweit nicht ein fester Einbau der Flak gegeben ist, werden neuzeitliche Flakgeschütze durch Kraftzug bewegt und in Feuerstellung abgeprotzt, vielfach sind sie auch unmittelbar auf Kraftfahrzeugen aufgebaut.

Schwere deutsche Flak im Nahkampf mit französischen Panzerwagen. Der Feind wird vernichtet, die Wagen brennen aus

Das Ohr der Luftwaffe lauscht in weite Ferne. Mit gespanntester Aufmerksamkeit sitzen die Männer am Horchgerät, und nicht das geringste Motorengeräusch entgeht ihnen

Flak auf der Wacht

Feindliche Flieger im Anmarsch! Viele Millionen Kerzen blenden mit grellweißem Lichtstrahl in das Dunkel hinein und suchen den unsichtbaren Feind

Wenige Sekunden nach dem Ertönen der Sirene sind auch die Entfernungsmesser besetzt. Sorgfältigste Arbeit und schärfste Aufmerksamkeit wird von den Männern verlangt, die dieses optische Gerät bedienen

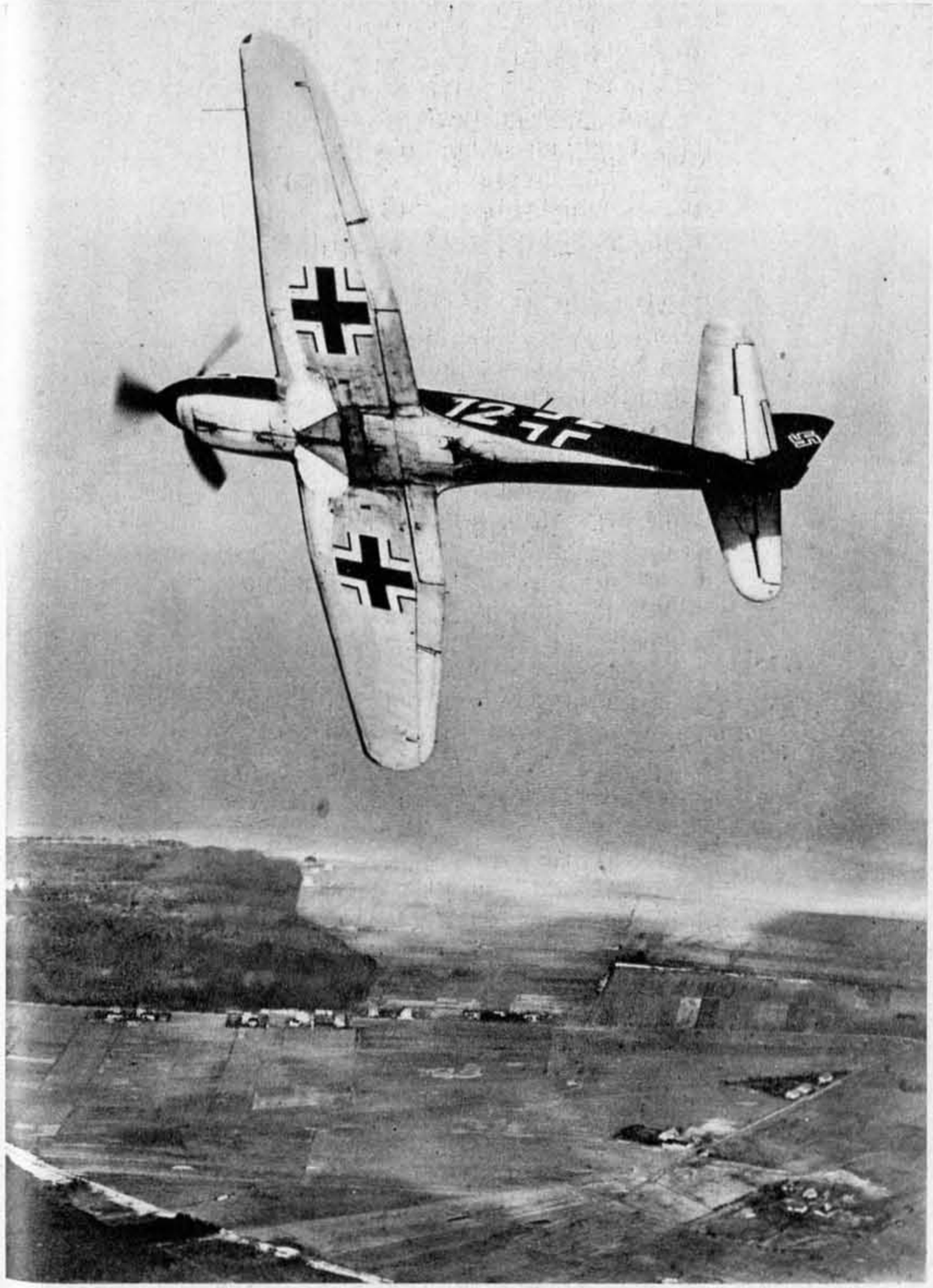
Adlerflug

Von Max Barthel

Schneller, schneller, der Propeller,
Immer schneller der Motor!
Wenn ins morgenhelle Schweigen
Silbern unser Flugzeug rollt,
Wenn wir in die Höhe steigen
Nach dem roten Sonnengold.
Immer schneller,
Sehen wir im Adlerflug
Fern die Erde, die uns trug,
Sehn die Wälder sich verneigen,
Wenn wir in den Luftraum steigen,
Immer schneller, sonnenwärts!

Schneller, schneller, der Propeller,
Immer schneller der Motor!
Wenn wir durch die Wolken schweben
Und die Wolkendecke reißt,
Fühlen wir das wilde Leben,
Das in Adlerflügen kreist,
Immer schneller!
Doch genug ist nicht genug,
Höher geht der Adlerflug,
Tief die großen Städte schweigen,
Wenn wir in den Luftraum steigen,
Immer schneller, sonnenwärts!

Schneller, schneller, der Propeller,
Immer schneller der Motor!
Wenn wir fliegen, sind verschworen
Wir dem Kampfe und bereit.
Wenn es dröhnt in den Motoren,
Dröhnt darin das Herz der Zeit.
Immer schneller!
's gibt kein Herz, das treuer schlug,
Siegend geht der Adlerflug:
Vaterland, wir sind dein eigen,
Wenn wir in den Luftraum steigen,
Immer schneller, sonnenwärts!



Heinkel-Jäger He 113

Notizen von der Front

Major Richard Euringer

Ich darf wieder fliegen, ich kann es! Nach zweiundzwanzig Jahren Pause habe ich es nochmals durchgesetzt. Erst schlug man es mir ab. Dann erwischte ich den kleinen Finger. Und nun ruht in meiner Faust wieder der Knüppel, so ruhig wie je.

Wunderlich, die alten Knaben wieder antanzen zu sehen, die man vor einundzwanzig Jahren letztmals in Flandern an der Front traf. Plötzlich meldet sich so ein Major, schneeweiß von Haar, braunverbrannt, mit den alten, verschmitzten Äuglein, dieselben Orden auf der Brust, die er als blutjunger Pilot trug, die alten Witzworte noch im Mund, und schon wieder tatenlustig. Zwanzig Jahre sind ausgelöscht. „Mensch!" ruft einer, „was machst denn du hier?" Plötzlich sind wir alle auf du und du.
Ich treffe auf Männer, die ich seit der Wüste und seit Lille nicht mehr gesehen. Nun sind sie alle wieder da. Viele haben Söhne im Feld. Andere haben erwachsene Töchter. — Deutschland verjüngt sich in diesem Krieg.

Wir kämpfen um Frieden.
Machen wir uns hart, durchzukämpfen bis zum Frieden!
Alles andere hat keinen Sinn mehr.

Unser Leben hat wieder Stil. Unser Weltkrieg geht zu Ende. Er wird nachträglich durchgekämpft.
Ein um seinen Sieg, um seinen Frieden betrogenes Volk hat sich noch einmal aufgerafft. Nun wird bereinigt, wird richtiggestellt. Daß die Kriegstreiber nicht begreifen, wozu sie uns zwingen, kennzeichnet ihre Situation.
Der Dreißigjährige Krieg geht zu Ende. Wie lang das dann dauert, ist wenig wichtig.

Vom Tod spricht die Front nicht. Damit kokettiert nur, wer weit vom Schuß ist.

Ein deutscher Seemann hat gesagt, es sei die Kunst des Flottenchefs, seine Geschwader in Situationen hineinzuführen, aus denen sie sich nur wieder heraushauen, wenn jeder sein Übermenschlichstes hergibt. Und wir werden uns heraushauen.

Gestern kam einer meiner jungen Leutnants leuchtend von einem langen Flug zurück und brachte die Nachricht, daß einer aus seinem Ausbildungskurs sein erstes Flugzeug abgeschossen. Die Kameraden umstanden uns. Da merkte ich, wie in diesen jungen Menschen der Tatendurst aufsprang, ihm es doch ehestens gleichzutun.
„Donnerwetter!" Sie konnten es nicht fassen.
Nachts noch seufzte mir einer seine helle Ungeduld, bald „dranzukommen".
Da erzählte ich ihm, wie ich Anno vierzehn — als auch solch blutjunger Pilot — geheult, weil ich erst mit der fünften Abteilung und nicht mit der ersten „drankam". Wir haben dann unser Eisernes Kreuz allesamt noch unter Dach gebracht.

„Unser lieber kleiner Kl. aus W. macht diese Nacht seinen ersten Feindflug. England." So notierte ich ins Tagebuch. Nachts, als ich nach beendetem Dienst unter dem gestirnten Himmel dem stockdunklen Horst zuschritt, dachte ich daran.
Vielleicht tauchte ihm in der Sekunde der erste ferne, verschleierte Umriß der Insel auf, die keine Insel mehr ist. Vielleicht klopfte ihm das Herz.
Die Eintragung ist nun drei Tage alt. Sicher ist er heimgekehrt; sonst hätten wir davon gehört. Er kennt uns nun auch. Er hat's geschafft.

Sitzt da im Securitgehäuse, fix und fertig für den Feindstart, ein Jäger in seiner Jagdmaschine und liest in einem Feldpostbüchlein. Den Knüppel zwischen die Knie geklemmt, fest in seinen Fallschirm vergurtet, hockt er und liest sein Feldpostbüchlein.

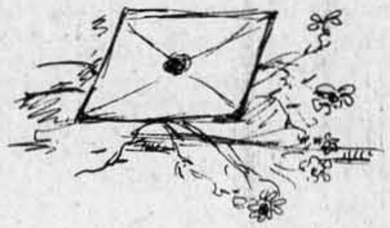
Die Tommies kommen und kommen nicht; wahrscheinlich wird es auch heut mit dem Start nichts, aber die Staffel bleibt auf Draht. Einmal quarrt doch das Signal, das die Abschußchance bringt; also heißt es sprungbereit sein. Da hat sich nun jeder auf seine Weise einen Zeitvertreib „organisiert". Der eine ergründet weltverloren ein winziges, grünverglastes Geduldspiel mit einer widerspenstigen Kugel. Sie kullert immer wieder zu Tal. Und sie soll irgendwie auf dem kleinen Hügel landen, der da unter Glas sich aufwölbt. Der andere liest. Er liest vertieft. Er liest so, wie man lesen muß, um sich gänzlich zu vergessen. Er weiß bestimmt nicht, daß er, in Pelz und Leder verpackt, hinter seinem Knüppel hockt. Er liest, wie vor ihm nie ein Mensch gelesen. Er hat sich ein Gehäuse gebaut, in das er förmlich eingebaut ist. So liest er. Bis dann das Signal quarrt.
Da schaltet er aus, nein, schaltet ein, schaltet eine andere Welt ein, stiebt dahin und . . . stellt den Feind.

Eben erhalten wir die Nachricht, daß der Führer, umjubelt von Tausenden seiner Soldaten, bei uns eingetroffen ist.
Gott schütze ihn!

Ich lese Baldur von Schirachs Todesanzeige für gefallene Fähnleinführer. Wie oft haben jüngere Dichter uns beneidet um die Substanz des Weltkriegserlebnisses. Nun rücken sie uns an die Schulter. Nun haben sie, so jung sie sind, auch schon ihr Teil Krieg erlebt. Es verbrüdert uns noch einmal.

Inzwischen sind wir verlegt worden. Man darf nie sagen, woher, wohin. Das ist wieder wie im Weltkrieg. Die wahrhaft interessanten Dinge vollziehen sich namenlos, stumm, geheim. Die dämmernden Zusammenhänge lassen nur Runen als Chiffren zurück. Es bildet sich da eine Abkürzungssprache der Fernsprüche und Fernschreiben, die ein Phänomen für sich ist. Den Neuling entsetzt sie. Einarbeit heißt: eingeweiht werden. Das meiste mußt du erraten, anfangs. Das war noch stets so „beim Militär". Der Vorgänger haut ab, irgendwohin über Nacht versetzt (oder es war nie ein Vorgänger da). Nun rätsle! . . .
Vierundzwanzig Stunden später dämmern die ersten Deutungen auf. Drei Tage nachher staunt dich bereits der Kamerad an, wie du mit Hieroglyphen hantierst. Und dir geht deine neue Welt auf.

Kriegsgetraut wird nach Noten. Ich hab' ein Merkblatt machen lassen, das die Formalitäten abkürzt.
Da ist nun einer von unseren Jägern, ein flotter, ernster junger Leutnant. Ich drücke ihm drei Tage Urlaub heraus, seine Liebste heimzuführen. Im letzten Augenblick geht sein zweiter Wunsch in Erfüllung: eine Staffel fordert ihn an.
Die Trauung ist bereits angesetzt.
Dienst ist Dienst. Marschtag sofort.
Der liebe Kerl zuckt nicht mit der Wimper, klappt die Hacken.
Während er sich also anschickt, Abschied zu nehmen ohne Trauung, überholt sich der Befehl durch Versetzung anderwärts. Marschtag allenfalls in acht Tagen. So springen nicht nur drei Tage Urlaub, es springt sogar Nachurlaub heraus. (Will's Gott!)
Den Urlaub erfährt er noch, eh' er abhaut. Den Nachurlaub legt ihm ein Telegramm als Morgengabe anderntags vor die hochzeitliche Schwelle.
Wenn es nicht doch noch anders kommt.



Zeichnungen von Eva Schwimmer

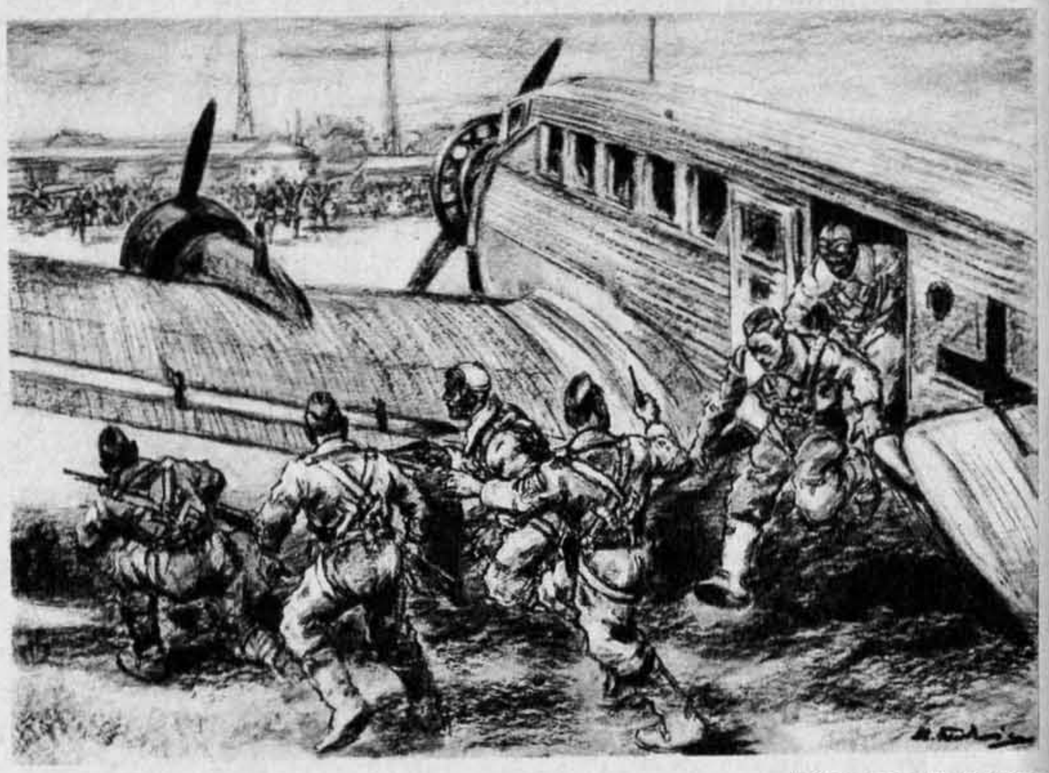
Handstreiche und Husarenstücke unserer Flieger

Von Dr. W. Rossmann

Überraschungen die Fülle brachte der dem Großdeutschen Reich von den westlichen Demokratien aufgezwungene Kampf um Sein oder Nichtsein, und er bot auch eine Überraschung ganz eigener Art. Als nämlich nach dem Weltkrieg die Feindstaaten in einem bis dahin fast unvorstellbaren Ausmaß zu rüsten begannen und als das Deutsche Reich, um nicht zur leichten Beute seiner waffenstarrenden Nachbarn zu werden, seit 1933 ebenfalls die Aufrüstung betrieb, da gab es viele, die allein dem Material, der bis ins Grenzenlose gesteigerten Wirksamkeit der modernen Waffen die Entscheidungsrolle in einem kommenden Krieg zusprachen. Sie alle sind durch die jetzigen Ereignisse schnell eines Besseren belehrt worden, denn wieder einmal hat es sich gezeigt, daß von der Entschlußkraft und Einsatzfreudigkeit, vom Wagemut und Opferwillen jedes Soldaten der Erfolg des Kampfes abhängt. Wer hätte noch im August 1939 geglaubt, daß ein Krieg dem Einzelnen oder der verschworenen Gemeinschaft einiger Weniger Raum ließe zur persönlichsten Bewährung, zu einem Handeln, das den Verlauf des Feldzugs maßgeblich beeinflußt? Und doch: wer vermöchte sie aufzuzählen, die kühnen Handstreiche und Husarenstücke, die alles in den Schatten stellen, was je an derartigem von beherzten und tapferen Männern vollbracht worden ist! Rufen wir uns nur einige solcher Bravourleistungen unserer Flieger in die Erinnerung zurück.

*

Als unsere Truppen Radom gerade besetzt hatten, landete eine deutsche Maschine auf dem Flugplatz, in der Annahme, daß er bereits in deutscher Hand sei. Als der Offizier und die acht Mann ausgestiegen waren, mußten sie aber zu ihrem Erstaunen feststellen, daß es auf dem Flugplatz nur so von polnischem Militär wimmelte, das freudig schreiend auf das Flugzeug zueilte, in der Annahme, es handele sich um eine der sagenhaften englischen Maschinen, auf deren Erscheinen die Polen immer noch hofften. Die neun deutschen Flieger aber waren Herren der Lage: rund



Zeichnung von Max Ludwig

hundertfünfzig Polen machten sie im Handumdrehen zu Gefangenen und hielten sie so lange in Schach, bis aus der Stadt die deutschen Truppen ankamen.
Ein Husarenstück vollbrachten auch die Besatzungen zweier deutscher Flugzeuge, die aus einer als Flüchtlingszug getarnten polnischen Militärkolonne mit Maschinengewehren so schwer getroffen wurden, daß die Landung notwendig wurde. Die eine Maschine ging brennend hinter einem großen Wald nieder, das Schicksal der zweiten Maschine konnte nicht verfolgt werden. Selbstverständlich beschloß die Besatzung der brennend gelandeten Maschine, sich bis zur deutschen Linie durchzuschlagen. Alle Abzeichen von den Uniformen wurden entfernt, und so wagte man sich in das nächste Dorf. Mit vorgehaltenem Revolver wurde der Bürgermeister gezwungen, die drei Flieger bis in den deutschen Feuerbereich zu fahren, wo sich die Flüchtlinge bei hereinbrechender Dunkelheit in einer Scheune verborgen hielten. Hier trafen sie drei wüst aussehende Gestalten, offenbar Polen. Schon sind die Pistolen angelegt, da stellt sich heraus, daß die drei für Polen gehaltenen Gestalten die Kameraden von der zweiten abgeschossenen Maschine sind, die sich unter den gleichen abenteuerlichen Umständen bis in die Nähe der Front durchgeschlagen hatten. Der nächste Tag sah sie alle wieder bei den deutschen Truppen.

*

Persönliche Tapferkeit und Entschlossenheit waren es auch, die dem Hauptmann Ingenhoven das Ritterkreuz zum Eisernen Kreuz einbrachten. Am 9. April 1940 erhielt die Kampfgruppe, der Hauptmann Ingenhoven als stellvertretender Kommandeur angehörte, den Auftrag, Infanterieverbände auf dem Luftwege nach Oslo überzuführen. Über dem Skagerrak und dem Kattegatt war schlechtestes Wetter, doch der Flug wurde fortgesetzt, obwohl die Kampfgruppe unterwegs den Befehl erhielt, wegen des Wetters umzukehren. So landete die Kampfgruppe als erste Truppe auf dem vom Feinde besetzten und hartnäckig verteidigten Flughafen Oslo-Fornebu.
Mit der Landung begann Hauptmann Ingenhovens kühne Tat. Obwohl er sah, daß das vor ihm zur Landung ausgeschwebte Flugzeug seines Kommandeurs durchstartete und zurückflog — der Kommandeur war tödlich verwundet und dessen Flugzeugführer entschloß sich zu sofortiger Umkehr —, landete er trotz starken feindlichen Abwehrfeuers und übernahm sofort das Kommando über die Landung der Gruppe, sorgte für die schnelle Ausladung der Truppen und die Niederkämpfung der feindlichen MG.-Nester: der Flugplatz Fornebu war damit in deutscher Hand. Die Entschlußkraft und Tapferkeit Hauptmann Ingenhovens ermöglichten weitere Landungen, eine Tatsache, die für den späteren Verlauf der Kampfhandlungen in Norwegen von ausschlaggebender Bedeutung war, da nur so die Eroberung des Raumes von Oslo planmäßig durchgeführt werden konnte. Die Tat eines Einzelnen war so bestimmend für den glücklichen Ausgang.

*

Am 3. Mai 1940 meldete der Bericht des Oberkommandos der Wehrmacht, daß westlich von Namsos eines der modernsten britischen Schlachtschiffe — es handelte sich um ein 30000 Tonnen großes Schiff der King-George-Klasse — durch eine Stukabombe zum Sinken gebracht worden sei. Obwohl dieses Schiff wegen etwaiger Bedrohung aus der Luft mit besonders starker Horizontalpanzerung ausgestattet war, hat eine einzige Bombe genügt, es auf den Grund des Meeres zu befördern. Flugzeug gegen Schlachtschiff — den Beweis der absoluten Überlegenheit der Luftwaffe gegenüber den stärksten Einheiten einer Kriegsflotte hat der dreiundzwanzigjährige Leutnant Möbus mit seinen drei Kameraden erbracht.

Mit unfehlbarer Treffsicherheit stößt der Stuka auf das feindliche Schlachtschiff nieder, das schon im nächsten Augenblick ein Opfer seines Angriffs ist
Zeichnung von Richard Heß

Schon aus vierzig bis fünfzig Kilometer Entfernung hatte er den feindlichen Flottenverband entdeckt, der in guter Ordnung in zwei Kiellinien fuhr. Sobald die Engländer die deutschen Flieger gesichtet hatten, eröffneten sie das Feuer, und der Verband löste sich auf. Leutnant Möbus wollte den größten „Pott", den er sofort gesehen hatte, gleich angreifen, bemerkte dann aber, wie sein Staffelkapitän sich ebenfalls auf dieses Schiff stürzte. Da aber dessen Bomben vorbeigingen, stürzte Möbus aus 1000 Meter Höhe auf das Schlachtschiff herab und setzte in 400 Meter Höhe seine Bomben ab. Sofort meldete der Bordfunker einen Volltreffer zwischen den Geschützttürmen.

Als Leutnant Möbus seine Maschine wenden wollte, um den genauen Erfolg noch einmal zu beobachten, entstand auf dem britischen Schlachtkreuzer eine ungeheure Detonation: sein Flugzeug bekam einen solchen Stoß, daß er an das Kabinendach flog. Eine Stichflamme von mindestens 500 Meter Höhe schoß aus dem Schlachtschiff, das im gleichen Augenblick in eine Riesenwolke gehüllt war. Seine Kameraden wollten sich ebenfalls auf den Schlachtkreuzer stürzen — von dem aber war nach der Detonation nichts mehr zu sehen: eine einzige deutsche Stukabombe hatte ganze Arbeit getan! England hatte durch den Verlust dieser schwimmenden Festung einen schweren Prestigeverlust erlitten.

*

Ein Handstreich mit entscheidenden Folgen für den Fortgang der militärischen Operationen im Westen war die Eroberung des Forts Eben Emael gleich zu Beginn des Einmarsches in Belgien — ein heldenmütiger Handstreich, der in der Kriegsgeschichte ohne jedes Beispiel ist.

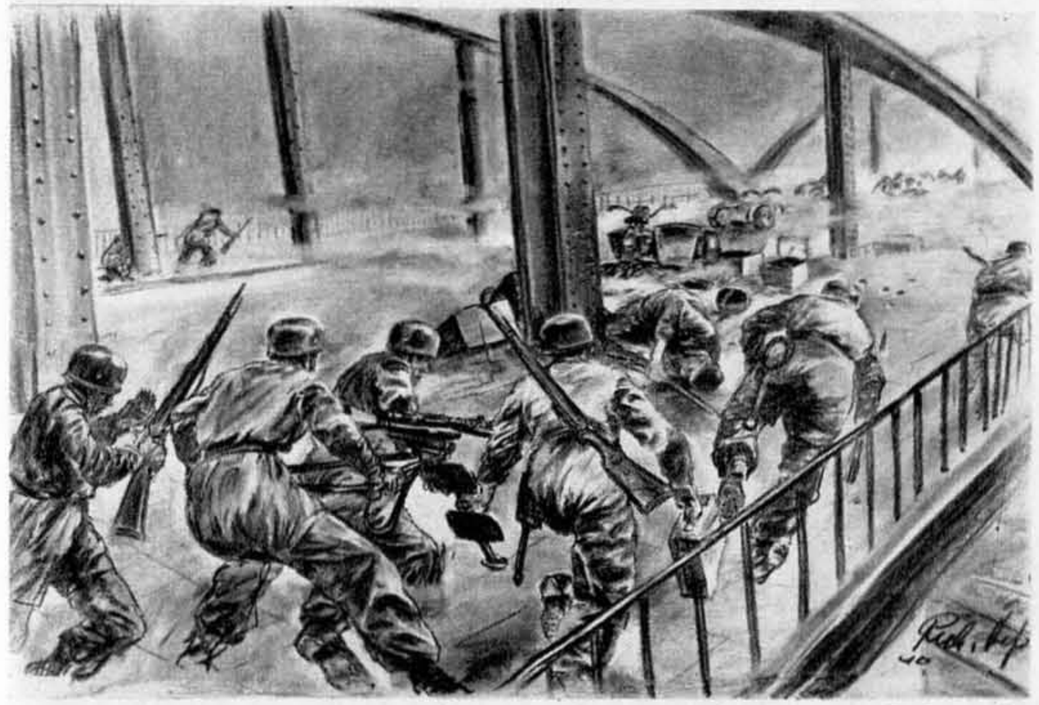
Was bedeutete Fort Eben Emael? Es war das stärkste Werk der Festung Lüttich und zugleich ihr bedeutendster Eckpfeiler, der die gesamten Übergänge über die Maas und den Albert-Kanal bei Maastricht beherrschte. Es war eine der bedeutendsten Festungsanlagen jenes Verteidigungssystems, das sich in Fortsetzung der Maginot-Linie an der belgischen Ostgrenze hinzog, und entsprach in seiner ganzen Bauart vollkommen den stärksten Anlagen der Maginot-Linie. Auf einer Hochfläche gelegen, geschützt durch den Albert-Kanal und durch Wassergräben, durch Steilabhänge und hohe Mauern, bestand das Fort aus vierzig Panzerwerken modernster Bauart, die auf einem Gelände von zweihundert Morgen verteilt waren und deren Plattform eine Höhe von achtzig Meter erreichte. Bestückt mit zwei 12-cm-Geschützen, über dreißig Geschützen von 7,5 und 6 cm Kaliber, zwanzig Doppel-MG, zahllosen leichten MG, fünfzehn Scheinwerfern von 400 mm, in den unterirdischen Kasematten eine elektrische Zentrale, Waffenschmieden, Werkstätten, Munitionslager, Lazarette, Nahrungsmittel für einen Monat — Eben Emael galt als uneinnehmbar. Und doch hat es in knapp 24 Stunden kapitulieren müssen!

Wie war das möglich? Nur durch das hervorragende Zusammenwirken von Luftwaffe und Heer sowie durch die Tatsache, daß die Luftwaffe hierbei Angriffsmittel einsetzte, die nicht nur neuartig, sondern auch höchst wirksam waren. In aller Stille hatte Generalfeldmarschall Göring aus der Elite der deutschen Jugend eine Truppe geschaffen, die sich als Kämpfer ganz besonderer Art erwiesen: die Fallschirmjäger. Dieses Korps setzt sich aus Soldaten zusammen, die wissen, daß sie nur durch den vollen Einsatz jedes Einzelnen entscheidend zum

Gelingen einer Operation beitragen können, und die stolz darauf sind, auf unmittelbaren Befehl im feindlichen Hinterland ohne Rücksicht auf vielfache Gegenwehr eine Aufgabe zu übernehmen. Mit modernsten Kampfmitteln ausgerüstet, stoßen sie unmittelbar in das Herz des Feindes. Ihre Ziele sind strategisch besonders wichtige Punkte. Mitten in Feindesland auf sich allein gestellt, müssen diese Männer, deren Aufgabe tollkühnen Mut, höchste Opferbereitschaft und eiserne Nerven verlangt, nicht nur kämpfen, sondern auch zahlreiche für den Kampf wichtige Handlungen durchführen: Sicherung von Übergängen, Aufrechterhalten von Verbindungen und dergleichen mehr.

Solche Sturmabteilungen der Luftwaffe eroberten das Fort Eben Emael. Im Morgengrauen des 10. Mai 1940 starteten sie von ihren Horsten zum Großeinsatz. Das Moment der Überraschung ausnutzend drangen sie in kraftvollem, entschlossenem Zupacken in das Fort ein, hielten die Besatzung der Festungsanlagen in Schach und ermöglichten den Pionieren und Infanteristen das rasche Vorgehen, während gleichzeitig die Scharten der Werke von Geschützen bestrichen wurden. Vierundzwanzig Stunden später ging die weiße Fahne auf Fort Eben Emael hoch: Kommandant und tausend Mann ergaben sich — Lüttichs stärkstes Fort war gefallen!

Gefallen durch einen Handstreich voll Tapferkeit und Kaltblütigkeit, voll Klugheit und wägender Umsicht. Härter als Eisen, als Stahl und Beton war der Wille und die Tüchtigkeit der deutschen Soldaten. Ihnen war es zu verdanken, daß in kürzester Zeit das belgische Befestigungssystem vom deutschen Heer durchbrochen



Unsere Fallschirmjäger am Morgen des 10. Mai. Sie haben sich trotz heftigsten Widerstandes so weit an die Brücke herangearbeitet, daß sie mit einem letzten Sprung am Feinde sind

Zeichnung von Richard Heß

Jeder Widerstand wird gebrochen. Das Feuer des Gegners kann die ungestümen Angriffe nicht einmal für Sekunden zum Stillstand bringen
Zeichnung von Richard Heß

und umgangen werden konnte. Ihr Handstreich auf Fort Eben Emael hat den Krieg mit Belgien entscheidend beeinflußt, und die Ritterkreuze zum Eisernen Kreuz, die der Führer und Oberste Befehlshaber der Wehrmacht an die tapferen Eroberer Eben Emaels verteilte, waren nur ein Zeichen des unsagbaren Dankes, den das deutsche Volk diesen Männern zollt.

*

Und nun zwei Husarenstücke anderer Art. Sie zeigen, aus welchem Holz unsere Flieger geschnitzt sind.

Nach dem erfolgreichen Angriff des Flugplatzes südlich Soissons wird das Flugzeug des Staffelkapitäns von einem französischen Morane-Jagdflugzeug angegriffen. Der Bordfunker eröffnet das Feuer, der französische Jäger sitzt bald oben und schießt aus allen Läufen, was sie hergeben. In der deutschen Maschine kracht, splittert und prasselt es, und schon setzt die Morane zum zweiten Angriff an. Abermals erwidert der Bordfunker das Feuer — ein erbitterter Kampf hebt an. Plötzlich sinkt der Bordfunker tödlich getroffen auf dem Drehkranz seines MGs zusammen. Gleichzeitig krümmt sich der Heckschütze vor Schmerzen — Bauchschuß —, aber er bleibt auf seinem Posten. Zum dritten Male stößt die Morane auf das jetzt verteidigungsunfähige deutsche Flugzeug herab, jagt neue Geschoßgarben heraus und zieht dann ab. Das deutsche Flugzeug sieht böse aus: Propeller durchschossen,

Tragflächen und Fahrwerksanlage beschädigt, der Bordfunker tot, der Heckschütze schwer verletzt. Also hinab in den Nebeldunst! Es gelingt, sich von dem französischen Jäger zu lösen. Schon übernimmt der Beobachter die Rolle des Bordfunkers, der Heckschütze trotz seiner schweren Verletzung den Platz des Beobachters, um den Flugzeugführer bei der Orientierung zu unterstützen. Sie alle beseelt nur der eine Gedanke: die Maschine muß nach Hause gebracht werden! Jeder leistet das Unmögliche. Ganz allein fliegt das Flugzeug seinen Kurs, mitten durch das Flakfeuer der Maginot-Linie hindurch. Hinter dem Rhein ist wieder deutsches Land, und auf dem Rollfeld des nächsten Hafens setzt die dem Feind entrissene Maschine auf.

Bei einer gewaltsamen Aufklärung im feindlichen Luftraum wird am 18. Mai 1940 eine Do 17 von über fünfzehn französischen Jagdmaschinen angegriffen, wobei das Flugzeug über hundert Treffer erhält. Der Flugzeugführer und der Bordmechaniker werden schwer verletzt, der Bordfunker erhält mehrere Schüsse, verliert zwei Finger der linken Hand und bekommt zwei weitere Schüsse in den rechten Arm. Kurz entschlossen klettert der Bordfunker, obgleich er nicht als Flugzeugführer ausgebildet ist, in der Maschine nach vorn, zieht zusammen mit dem Beobachter den Flugzeugführer von seinem Sitz und beginnt dann den Heimflug, hundert Meter über dem feindlichen Land dahinfliegend. Während sich der Beobachter und der Bordmechaniker um den schwerverletzten Flugzeugführer kümmern, gelingt es dem Bordfunker, die Maschine auf Gegenkurs in Richtung Heimat zu bringen. Es waren bange Viertelstunden, aber das Wagnis gelingt: nach fünf Viertelstunden wird der Rhein gesichtet. Mit Hilfe von Worten und Zeichen des Flugzeugführers, der inzwischen wieder zur Besinnung gekommen ist, steuert der Bordfunker den nächsten Flughafen an und landet. Maschine und Besatzung sind gerettet — gerettet durch die hohe Pflichtauffassung, den Mut und die Unerschrockenheit des Bordfunkers, der noch niemals ein Flugzeug gesteuert hat, aber in höchster Not alle Bedenken über Bord warf und das Unwahrscheinliche möglich machte.

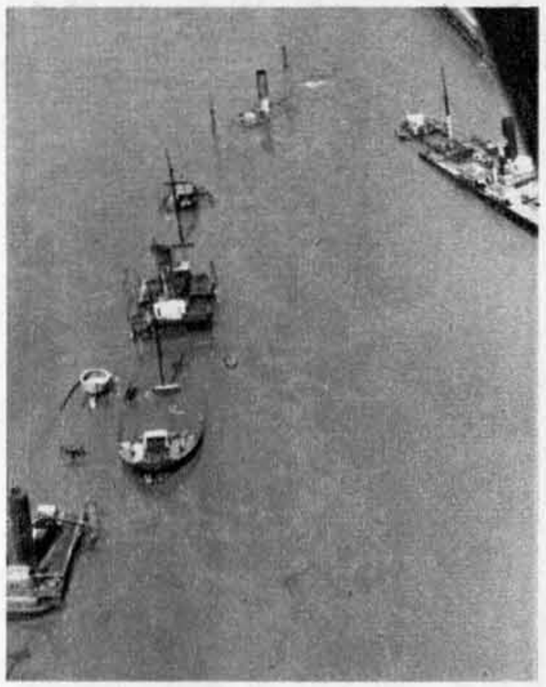
Zeichnung von Max Ludwig

HÖLLE DÜNKIRCHEN

VON OBERLEUTNANT DEICKERT

Endlich ist es so weit! Eben haben wir auf unserem Feldflugplatz in Belgien den Befehl zum Einsatz erhalten, und nun rasen wir mit rund 300 Kilometern in der Stunde, ständig steigend, durch die Luft. Die bewaldeten Ardennenberge ziehen unter uns vorbei, dann das Maastal. Oft brausen wir über Kolonnen deutscher Soldaten hinweg, die auf den belgischen Landstraßen auf Kraftfahrzeugen, zu Fuß oder zu Pferd nach Westen ziehen.

Schon liegt unter uns das Liller Kampfgebiet. Zerstörte Häuser, große Brände, deren Rauchwolken sich wie Fanale über den Himmel ziehen, und das ganze krause Kriegsbild, selbst aus 4000 Meter Höhe deutlich erkennbar, sind Merkmale der erbitterten Kämpfe, die sich unter uns abspielen. Da stehen auch die schwarzen Wölkchen der Flak um uns am Himmel. Die tun uns aber in dieser Höhe nicht mehr viel. Wir fliegen Kurs genau auf Dünkirchen. Schon aus weitester Entfernung sehen wir, als wir uns unserem Ziel nähern, einen riesengroßen Kumulus, eine dicke Haufenwolke, am sonst ziemlich wolkenlosen Himmel stehen. Sie reicht fast so hoch, wie wir jetzt fliegen, also 5500 Meter.



So wurde Schiff auf Schiff im Hafen von Dünkirchen durch unsere Luftwaffe versenkt. Nur die Aufbauten mit den Schornsteinen ragen noch aus dem Wasser hervor

Der Kumulus ärgert uns. Sollte Petrus diesmal bei der Gegenpartei sein, sollte er ausgerechnet das Theater der englischen Flucht vor unseren Zielgeräten mit Wolken verhüllen?

Doch bald erkennen wir mit Herzklopfen, was sich da vor unseren Augen ausbreitet. Dünkirchen brennt bereits! Dunkelrote Lohe schlägt aus dem Häusermeer. Dort, wo die Flamme besonders hoch steht, brennen sicher Öltanks. Und aus dieser Hölle da unten wälzt sich der Qualm bis fast in unsere Höhe, unten schwarz aussehend, oben, wo er von der Sonne grell beschienen wird, fast weiß werdend. Es ist ein grandioses Schauspiel, für das wir einen Vergleich nur noch in dem Brand von Warschau in der Erinnerung haben.

Der Feind hatte Dünkirchen zu einem Hauptstützpunkt seiner Verteidigung gemacht. Hart und unerbittlich mußte die deutsche Luftwaffe zuschlagen, um jeden Widerstand zu brechen

Inzwischen sind wir heran. Schon fallen aus den ersten Maschinen weit vor uns Bomben. Wir liegen gut auf Kurs, nur kleine Richtungsänderungen werden noch nötig sein. Die Hafenanlagen der Stadt liegen fast wolkenlos unter uns. Aus dem großen Güterbahnhof und seiner Umgebung quillt der „Blumenkohl"; dahinter zwei, drei, vier, fünf große Hafenbecken, weit voraus die Mole. Wenig Brände, aber . . . Donnerwetter, da liegen ja versoffene Kähne in den Hafenbecken. Und was für Dinger! Von einem, der quer vor einer Einfahrt liegt, ragen nur noch die Aufbauten mit zwei dicken Schornsteinen aus dem Wasser. Das muß ein anständiger Brocken sein! Auch in der Nähe der Mole liegen ein paar Schiffe auf Grund, und da draußen sucht eins, lange Rauchfahnen und Schaumstreifen hinter sich herziehend, sein Heil in der Flucht. Na warte! Von rechts kommen unter uns gerade Stukas, die sich jetzt darauf stürzen, einer nach dem anderen. Schade, daß wir unser Ziel im Auge behalten müssen!

An den Kais der Hafenbecken liegen dicht gedrängt Schiffe aller Art. Vom kleinen Hafenboot bis zum Überseedampfer ist alles da. Und an Land, zwischen den zerstörten Lagerhallen, herrscht emsiges Gewimmel. Einzelheiten sind kaum auszumachen aus unserer Höhe, aber zweifellos geht da unten bei der Verladung alles drüber und drunter. Gerade das gefundene Fressen für unsere langen Bombenreihen!

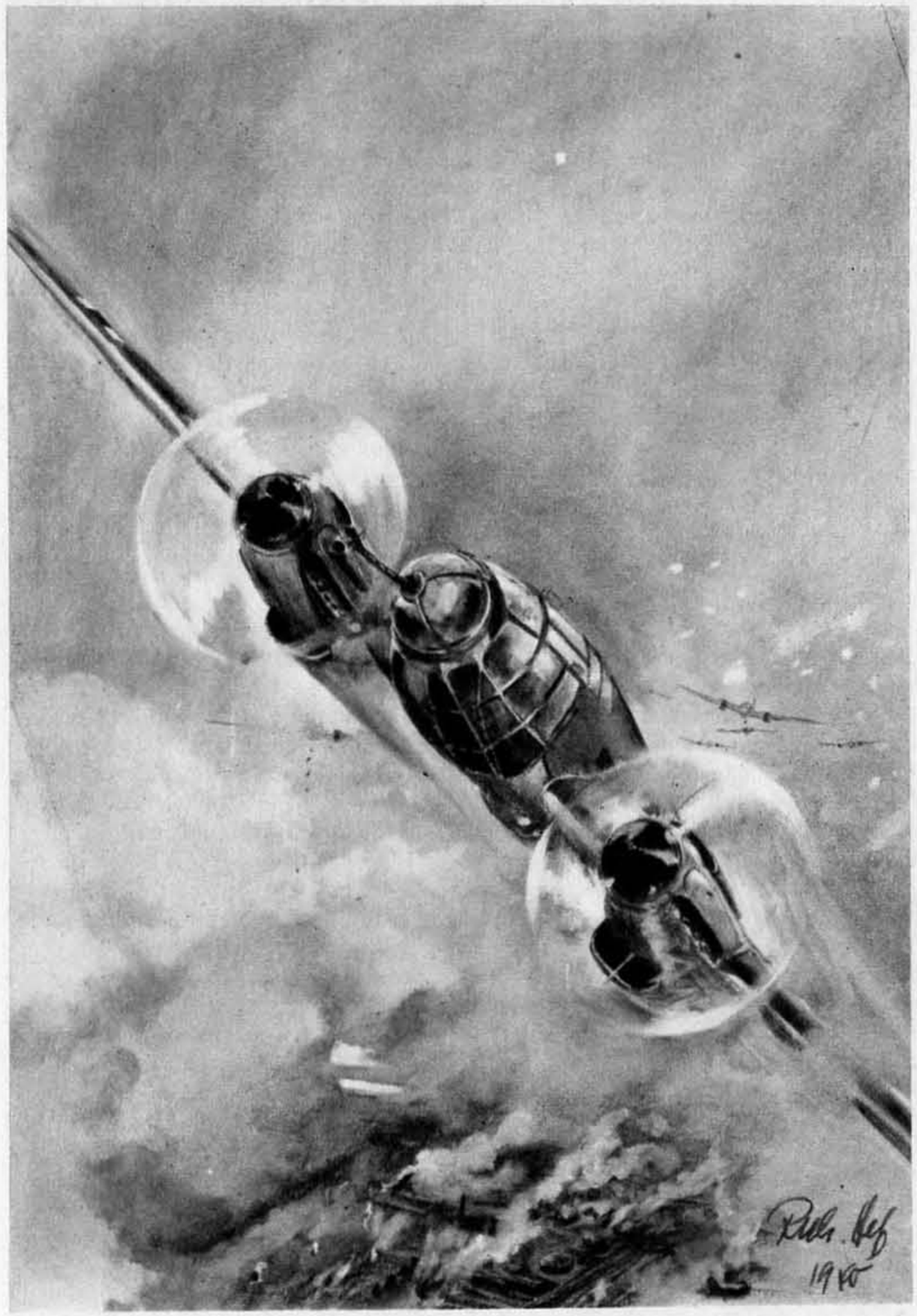
Keine zwei Sekunden sind vergangen, seitdem sich der Vorhang vor diesem Schauspiel lüftete. Jetzt schiebt sich gerade einer dieser langen Kais in unser Visier. Noch eine Idee zu weit rechts von unserem Fadenkreuz, also rechts 'rüber! „Rechts, Mensch, rechts!!" brüllt der Beobachter und trommelt dem Flugzeugführer mit der Faust aufs Schienbein. Der hat begriffen, vorsichtig schiebt er die Maschine herüber, und jetzt, da! — — Sauber liegt die lange Verladestraße für einen Moment im Fadenkreuz. Druck auf den Knopf; das Abwurfgerät schnurrt langsam ab, und unter uns suchen die Bomben den Weg in die Tiefe. Zuerst schießen sie fast waagerecht hinter uns aus dem Rumpf, begleiten uns noch ein kurzes Stück, dann heben sich langsam ihre Schwänzchen, und ab geht's mit sausender Fahrt. Jetzt dauert es aus dieser Höhe noch Sekunden, ehe sie unten aufschlagen, Sekunden, die dem Bombenschützen wie eine Ewigkeit vorkommen. Nur undeutlich sieht er, was sich inzwischen unten weiter abspielt. Die vorfliegenden Maschinen haben alle bereits früher geworfen; deren Bomben detonieren jetzt rechts und links voraus. Sauber, sauber, wie sich da unten ein Rauchfleck neben und hinter den anderen setzt, aber da, halblinks voraus, da hat die letzte Bombe einer Reihe einen Öltank erwischt. Donnerwetter, die saß! Eine grellweiße Flamme sticht da unten hoch, Hunderte von Metern in die Höhe schießend. Einen Augenblick nur, dann breitet sich ein blutigroter Schein aus, wird größer und größer, und dicke Rauchschwaden suchen sich ihren Weg.

Jetzt, hinten unter uns, detonieren auch unsere Bomben. Batz . . . batz . . . batz — fegt ein Aufschlag hinter dem anderen aufs Ziel. Auf der ganzen Länge der Verladestraße liegen unsere Sprengwolken. Die erste Bombe hat einem Lagerschuppen das Dach eingeschmissen, mehlig quillt's daraus hervor; die letzte ist einem mittelgroßen Dampfer in den Bauch gefahren. Und dazwischen ist der Teufel los! Viele Einzelheiten können wir nicht erkennen, aber ein paar umgestürzte Kräne, eine Explosion dicht neben einem Schuppen und verschiedene Brände sind uns Beweis genug, daß wir ganze Arbeit geleistet haben.

Wüstes Freudengebrüll tönt durch die Maschine, als sich da unten eins unserer Eier so schön neben das andere hingesetzt hat. Zu verstehen ist kein Wort, dazu wird viel zu sehr gebrüllt. Motorenlärm, Kopfhaube, Atemmaske und nicht zuletzt das Jagdfieber tragen ihr Teil dazu bei. Aber was gemeint ist, wissen wir alle.

Na, nun aber wieder Ruhe im Kahn! Denn weiter geht's, jetzt ein Stück auf See hinaus. Über unserem Angriff haben wir fast die Umwelt vergessen. Der Flugzeugführer nimmt langsam den Anschluß an den Vordermann wieder auf. Erstens, weil's befohlen ist, zweitens . . . wer weiß, wer weiß! . . . Ein paar Flakwolken standen schließlich auch über Dünkirchen. Nicht der Rede wert, aber so mürbe ist der Gegner auch noch nicht, daß er sich etwa nicht mehr wehren könnte. Er ist zähe, der Engländer, und Spazierflüge sind unsere Angriffe auf ihn noch nie gewesen. Also wird jetzt das Versäumte schleunigst nachgeholt; nach allen Richtungen suchen wir den Himmel nach feindlichen Jägern ab. Besonders die Gegend, in der die Sonne steht, ist gefährlich; die Jäger kommen gern aus dem Sonnenlicht, gegen das auch eine Schutzbrille nicht immer hilft.

Maschinen sind genug am Himmel. Da drüben, weit rechts unter uns, kreuzt ein anderer Verband unseren Kurs; anscheinend ist es unsere Nachbargruppe. Als wir jetzt in die Linkskurve gehen, sehen wir noch einen Verband mit Kurs auf Dünkirchen fliegen. Anscheinend Stukas. Halsundbeinbruch, denken wir,



Volltreffer! Volltreffer! Heinkel-Kampfflugzeuge greifen an
Zeichnung von Richard Heß

hoffentlich findet ihr noch ein paar lohnende Ziele! Ebenso krebsen in anderen Gegenden noch Maschinen herum, teils einzeln, teils in größeren oder kleineren Verbänden. Auch über uns sehen wir dunkle Punkte, eben kommen auch aus der Sonne so ein paar Hummeln auf uns zu. Vorsicht! Die Biester sind gefährlich! Obwohl eigener Jagdschutz vorhanden ist, überall können unsere Messerschmitt doch nicht sein, und wir sind schließlich schon halb in Dover! Also Maschinengewehr entsichert, Finger in den Abzug und weiter beobachtet! Wir fliegen jetzt dicht, aber sehr hoch gestaffelt, im Gruppenverband. Hinten über uns klebt noch die dritte Staffel, so geht's jetzt auf die französische Küste los. Da kommen aus der Sonne vier Jäger auf uns herabgestoßen. Noch sind es nur dunkle Pünktchen, aber als sie jetzt hinter unserer dritten Staffel sitzen und uns beachtlich schnell auf den Leib rücken, da erkennen wir deutlich die Umrisse von vier Spitfire-Jagdmaschinen. Also Engländer! Da, der erste sitzt dicht hinter der letzten Kette unseres Verbandes, schon zischt ihm auch deren Leuchtspur entgegen. Er ist noch gar nicht zum Schuß gekommen, da muß er schon abdrehen. Wahrscheinlich hat es in seiner Kiste schon anständig geprasselt. Alle Augen und Läufe richten sich jetzt auf den zweiten der vier Spitfire, der genau wie sein Vorgänger auf uns zugeprescht kommt.

Auch in unserer Maschine, der die Angriffe gar nicht gelten können, ist außer dem Flugzeugführer die gesamte Besatzung an den Abwehrwaffen. Die zweite Spitfire ist jetzt nahe genug, und wieder fliegen ihr die Feuerstriche der eigenen Leuchtspur entgegen. Aus mindestens sechs MGs wird jetzt da hinten geschossen; es ist ein eigenartiges Bild, wie die Feuerstöße durch den Himmel jagen. Sie liegen verdammt gut, aber der Engländer da hinten läßt nicht locker. Tollkühn braust er schnurgerade auf unsere letzte Maschine los. Jetzt, als er sie genau im Visier hat und nahe genug ist, schießt er aus allen seinen Rohren und Läufen. Uns bleibt einen Augenblick der Atem weg; das muß bei unserem Kameraden hinten gesessen haben! Aber bei allem Schneid war der Engländer doch unvorsichtig. Denn als er jetzt, nach seinem Angriff in nur zwanzig Meter Entfernung von uns, nach unten wegdrücken will, wird er von unseren MGs förmlich zugedeckt. Selbst unserer Maschine kommt er für Sekunden in gutes Schußfeld. Wir jagen ihm unsere Feuerstöße entgegen. Der Pulvergeruch und der Gestank nach verbranntem Öl, diese herrlich aufregende Mischung, liegt auf einmal wieder in der Maschine. Jetzt hat uns das Jagdfieber wieder richtig. „Der muß ... Der muß...", brüllt unser Heckschütze, da geht er auch schon ab, der Gegner. Urplötzlich ist eine schwarze Rauchwolke aus seiner Maschine nach hinten herausgebrochen, plötzlich steht sie senkrecht, Schnauze nach unten, und fällt, fällt und fängt sich nicht wieder. Eine Sekunde Stille in der Maschine. Plötzlich ist der dritte Gegner an uns dran. Verdammt, da haben wir nicht aufgepaßt! Aber ebenso schnell, wie er gekommen ist, ist er auch schon wieder weg. Viel kann er nicht erreicht haben. An keinem unserer Flugzeuge können wir eine Unregelmäßigkeit feststellen; sie fliegen alle noch genau so gleichmäßig wie vorher im Verband. Der Fall seines Kameraden hat den Dritten wohl doch beeindruckt.

Der Vierte versucht es auf andere Weise. Von rechts oben sticht er herunter, auf dieselbe letzte Kette wie auch die anderen. Aber die wehrt sich tapfer; die Kameraden da hinten wissen ganz genau, daß sie der „Kugelfang" sind, und sie sind dementsprechend auf der Hut. Auch diesen letzten Gegner empfangen wieder die

Garben. Da, was ist denn das? Der stürzt ja auf einmal senkrecht ab! Das ist sicher eine Finte von ihm. Er brennt nicht, er hat ja auch noch gar nicht richtig angegriffen. Aber er stürzt immer noch, immer tiefer, immer tiefer. Jetzt kann er nicht mehr abfangen. „Wahrscheinlich Kopfschuß", sagt der Funker. Da zerspritzt die Maschine unten auf dem Boden.

Kommen jetzt noch mehr? Wo ist die erste und die dritte Spitfire? Wieder suchen wir den Himmel ab, aber in unserer Nähe läßt sich kein Gegner mehr sehen. Dafür spielen sich jetzt in einiger Entfernung hinter uns mehrere Luftkämpfe ab; dort wickeln sich etwa 15 Jäger ganz anständig. Wir bleiben von jetzt ab unbehelligt; unser Jagdschutz erfüllt seinen Auftrag.

Langsam weicht die Spannung; man bekommt jetzt wieder Sinn für seine Umgebung. Blick nach unten — Vergleich mit der Karte: Donnerwetter, das ist ja schon St. Omer! Vor uns die Maschinen drücken auf die Erde zu, die eigenen Linien sind erreicht. Wir drücken hinterher. Gott sei dank können wir jetzt die Maske abnehmen und uns mit Pfefferminz etwas erfrischen. Uns ist bei diesem Erlebnis mit den Jägern doch die Kehle etwas ausgetrocknet.

Maschinen alle noch dran? Ja, aber eine von den letzten schwenkt jetzt ab, geht tiefer und tiefer. Sie fliegt auf einen Flugplatz zu und setzt zur Landung an. Das ist ja der uns vor dem Start bekanntgegebene Sanitätsplatz. Also hat sie doch etwas abbekommen. Nun, wenn wir zu Hause landen, finden wir vielleicht schon nähere Nachricht vor.

Nachdem wir einmal tief über unseren Flugplatz gezischt sind, um uns bei unserem Bodenpersonal in der gehörigen Form anzumelden, landen wir. Meldung an den Chef: „Befehl ausgeführt, Hafenanlagen von Dünkirchen und Verladungen des Gegners erfolgreich mit Bomben belegt." Alle Besatzungen können stolz und freudig die erfolgreiche Durchführung dieses Auftrages melden.

Trauer befällt uns nur, als wir hören, daß die Spitfire einen unserer Kameraden bei dem Luftkampf erschossen, einen anderen schwer verletzt haben. Darein mischt sich aber der Stolz, daß sie unsere Kameraden sind und tapfer waren bis zum letzten Augenblick.

Straße in Dünkirchen nach Beendigung der Flandernschlacht. An dieser Stelle streckten Tausende von Franzosen die Waffen und vertauschten den Stahlhelm mit der bequemen Mütze

Zeichnung von Max Ludwig

Krieg aus der Luft — damals

VON FRIEDRICH WENCKER-WILDBERG

Die Drachenschlacht von Liegnitz

Auf dem Feld zwischen Katzbach und Oder wird um das Schicksal des Abendlandes gerungen. Soweit das Auge reicht, erstrecken sich die spitzen Zelte der Mongolen; die Ebene wimmelt von kleinen zottigen Pferden, die mit ihren gelbhäutigen Reitern verwachsen scheinen.

In festgeschlossenen Reihen erwarten die eisengepanzerten Ritter Herzog Heinrichs von Schlesien den Anprall der Steppe, die Horden Asiens, die gleich dem Sturmwind der Hunnen, Awaren und Ungarn über die Völkerscheide des Ural in Europa eingebrochen sind.

Am 9. April 1241 fällt hier bei Liegnitz die Entscheidung. Die Deutschen wissen, daß sie einen schweren Stand haben werden, aber es ist nicht das Massenaufgebot der durcheinanderwogenden Reiterhorden, was sie fürchten, sondern eine seltsame Erscheinung, die auch die kampfbewährtesten Ritter und Bogenschützen unsicher macht. Schon seit Tagen spricht man im deutschen Lager von geheimnisvollen Dämonen, die mit den Heiden ins Feld ziehen. Späher berichten, sie hätten im Dunkel der Nacht über den Zelten der Mongolen flammenspeiende Drachen und Schlangen schweben sehen, Untiere mit weit aufgerissenen Teufelsfratzen.

Am Morgen sind diese Gespenster nicht verschwunden. Es war keine Täuschung erhitzter Sinne, denn jetzt im hellen Tageslicht stehen die geflügelten Drachentiere deutlich sichtbar über den Reiterhaufen des Feindes. Und als dann die Mongolen gegen die Stellungen der Deutschen anreiten, blähen sich die Schlangenleiber auf, und die Untiere sprengen durch die Lüfte, als wollten sie es den galoppierenden Pferden gleichtun. Mit Menschen gedachten die Deutschen zu kämpfen, nun sollen sie es mit Ausgeburten der Hölle aufnehmen. Scharfer Schwefelgeruch weht herüber, giftige Gase entströmen den Mäulern der Drachen.

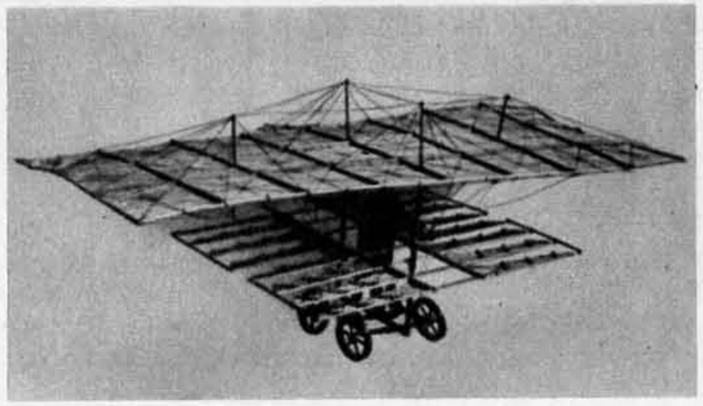
Obwohl die deutschen Ritter mit dem Todesmut der Verzweiflung gegen die Übermacht der Heiden kämpfen, endet die Drachenschlacht von Liegnitz mit dem Sieg der Mongolen. Doch diese haben so schwere Verluste erlitten, daß ihnen die Lust vergeht, sich nochmals mit dem deutschen Schwert zu messen. Sengend und brennend wälzen sich ihre Horden durch Polen und Galizien nach Rußland zurück ...

Nach dem Abzug des Feindes finden die Deutschen auf dem Schlachtfeld mehrere Drachen, die sie während des Kampfes durch Pfeilschüsse heruntergeholt haben. Und nun wird das Geheimnis dieser Untiere gelüftet: Es sind keine lebenden Wesen, sondern aus bunter Seide, Tierfellen oder Säcken angefertigte schlauchartige Körper, an denen ein Drachenkopf aus Metall befestigt ist. Im Maul trägt er einen Feuerbrand; der Gegenwind treibt die durch das Feuer erzeugte Heißluft in das Innere der Hülle, bläht sie auf und läßt sie in die Luft emporsteigen.

Die deutsche Kriegskunst bemächtigt sich fortan dieser Erfindung. Die Drachen werden zu Feldzeichen; von geschickten Kriegsingenieuren dauernd verbessert, begleiten sie die Heere des Mittelalters und tragen Furcht und Entsetzen in die Reihen der Feinde. Es ist der erste praktische Versuch einer kriegerischen Einwirkung aus der Luft, den wir kennen.

Mit Flinten und Bomben

Gelangweilt spielt der Bittschriftenschreiber Seiner Majestät mit dem Gänsekiel. Will ihn dieser Tölpel von einem Deutschen noch länger zum besten haben? Seit einer geschlagenen Stunde redet er auf ihn ein und sucht ihm an Hand von Zeichnungen und Skizzen zu beweisen, daß er eine Maschine erfunden hat, mit der sich der Mensch in die Luft erheben und fliegen kann. Und in diesem Kasten soll ein mit Flinte und Bomben ausgerüsteter Soldat sitzen können, der den Feind auf der Erde

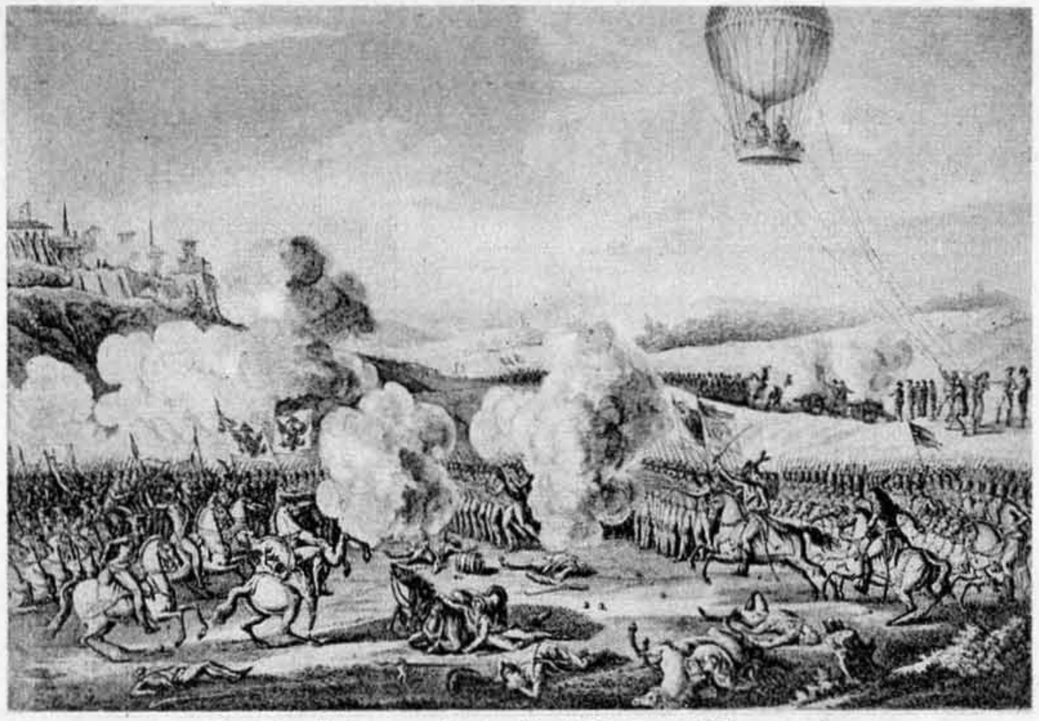


Modell nach Melchior Bauers Flugzeug (18. Jahrhundert)

von der Luft aus unter Feuer nimmt . . . Nicht für 500 Pfund würde er das Gesuch des Erfinders an den König weiterleiten.
Es ist eine bittere Enttäuschung für den jungen deutschen Mechaniker Melchior Bauer. Seit Jahren arbeitet er Tag und Nacht an der Konstruktion eines Flugzeuges. Monatelang hat er gerechnet und probiert, bis alles stimmte — auf dem Papier wenigstens, denn um sich die notwendigen Materialien zum Bau eines Modells beschaffen zu können, fehlen ihm die Mittel.
Melchior Bauer stammt aus Lehnitzsch in Thüringen, aber was soll sein Landesherr, der kleine Herzog von Sachsen-Altenburg, dessen ganzes „Heer" ein paar hundert Mann zählt, mit einer solchen kostspieligen Kriegsmaschine anfangen? Der Herzog hat andere Sorgen und Ausgaben. Bauer hat in Hannover gearbeitet — was liegt da näher, als seine Erfindung dem Kurfürsten Georg anzubieten, der zugleich König von Großbritannien und Irland ist? In Hannover hat man ihn nach London verwiesen, aber dort besitzt man kein Verständnis für den großartigen Plan.
Entmutigt kehrt Melchior Bauer nach Deutschland zurück. Hier gibt es nur einen Fürsten, an den es sich zu wenden lohnt: den König von Preußen, Friedrich den Großen.
Bauer richtet ein Schreiben an den König und bittet, die Zeichnungen und Pläne Seiner Majestät persönlich vorlegen zu dürfen. „Gottes Rat ist es", so schreibt der Erfinder, „daß wir Menschen drei Wege gehen: auf der Erde, zu Wasser und in der Luft. Warum sollen die dummen Fliegen, Mücken und Heuschrecken einen ewigen Vorzug vor vernünftigen Menschen und Kindern Gottes haben?"
Der König gibt die Bittschrift an den Geheimen Kriegsrat Kiper zur Prüfung und Erledigung weiter. Der fertigt den Erfinder also ab: „Euch hat das hitzige Fieber den Kopf verderbt, denn wenn Ihr das tun könntet, der König ließe Euch Euer Lebtag in einer ganz güldenen Kutsche fahren, und Ihr dürftet nie wieder zu Fuß gehen, wenn Ihr sonst nicht wolltet. Denn das könnt Ihr Narr Euch vorstellen, daß es mehr wert wäre als ein Königreich, denn dadurch könnte der König die ganze Welt unter sich bringen . . ."
Der Erfinder des ersten deutschen Kriegsflugzeuges ist als Bettler gestorben . . .

Ballone greifen ein

Dreißig Jahre später kommen die alten, längst vergessenen Heißluftdrachen des Mittelalters in der Form mächtiger Kugelballons, an denen eine Gondel befestigt ist, wieder zu Ehren. Nach ihren Erfindern, den Brüdern Montgolfier, werden sie Montgolfieren genannt, und ihr Aufstieg ist die neueste Pariser Sensation. Ihre praktische Anwendung im Dienst der Landesverteidigung wird umgehend in Angriff genommen.
Am 14. Juli 1793 schlägt der Physiker Guyeton auf eine Anregung des Naturforschers Lavoisier hin dem Konvent vor, den Luftballon als Kriegswaffe zu verwenden. Der Konvent, der damals gegen halb Europa Krieg zu führen hat, geht auf diesen Vorschlag ein, verlangt aber die Herstellung eines neuen Treibstoffes, da zu der Erzeugung von Wasserstoffgas bisher Schwefelsäure benötigt wurde, die jetzt für die verstärkte Pulverproduktion unentbehrlich ist. Lavoisier und Coutelle lösen diese Aufgabe, indem sie besondere Öfen konstruieren, die in kürzester Zeit die zur Füllung eines Ballons erforderliche Menge von 12- bis

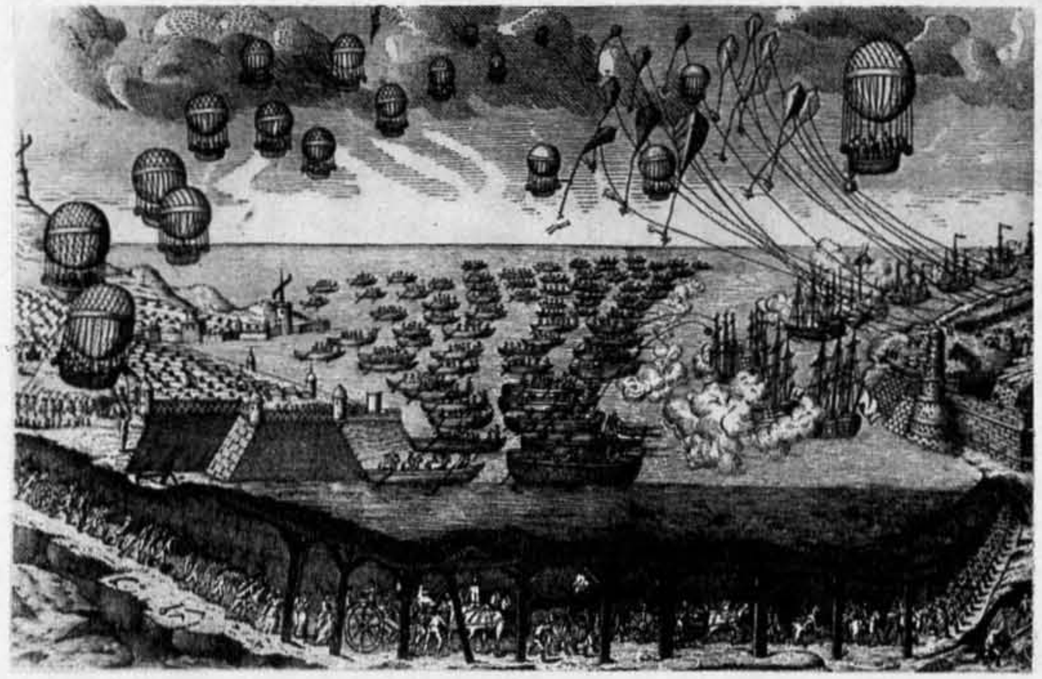


Der Fesselballon greift in die Schlacht bei Fleurus ein

15 000 Kubikfuß Gas durch Verdunsten von Wasserdämpfen über rotglühendem Eisen liefern. Als die damit angestellten Versuche vollauf befriedigen, verfügt der Konvent am 2. April 1794 die Errichtung der Compagnie d'Aérostiers militaires. Das Schloß Meudon vor Paris wird als Kaserne und Horst der neuen Luftwaffe eingerichtet.

Bereits am 2. Juni 1794 kann der erste Ballon in den Dienst des französischen Heeres gegen den österreichischen Gegner gestellt werden. Der Aufstieg des Ballons, der alsbald in dreihundert Meter Höhe über den Stellungen der Österreicher schwebt, wird mit Salutschüssen begleitet. Ohne Zweifel macht das ungewohnte Erscheinen der seltsamen Kugel auf die Österreicher einen tiefen Eindruck. Dennoch treffen sie sofort Anstalten, das neuartige Ungetüm, dessen militärischer Zweck sich zunächst nur auf Erkundung beschränkt, herunterzuholen. Da der Ballon jeden Tag zu einer bestimmten Zeit hinter derselben Redoute aufsteigt, können die Österreicher ihre Abwehr darauf einrichten. Sie bringen in einem Laufgraben zwei Feldkanonen in Stellung und versuchen den Ballon abzuschießen, allerdings ohne Erfolg. Am 23. Juni wird er bei Charleroi und drei Tage darauf in der Schlacht bei Fleurus mit gutem Erfolg eingesetzt. Gemeinsam mit einem Stabsoffizier steigt Coutelle auf und liefert dem französischen Befehlshaber fortgesetzt wichtige Meldungen über die Bewegungen und Stärke der Gegner.

Wenige Wochen darauf, beim Vormarsch auf Brüssel, wird der Ballon vom Sturm erfaßt und vernichtet.



So stellte sich ein Franzose im Jahre 1805 einen Angriff gegen England vor

Sofort werden zwei neue Ballons fertiggestellt. Und obwohl die französische Heeresleitung auch mit den weiteren Erfolgen ihrer Piloten zufrieden ist, legt die Republik plötzlich keinen Wert mehr auf die weitere Ausgestaltung dieser so bedeutungsvollen Waffe. Vor allem Napoleon kann mit ihr so gut wie nichts anfangen. Bereits am 28. Januar 1799 hebt das Direktorium die zwei bestehenden Aerokompanien auf, und 1802 stellt die Fliegerschule in Meudon auf Napoleons Befehl ihre Tätigkeit ein.

Und doch hätte gerade ein Mann wie Napoleon die Techniker seiner Zeit zum Ausbau des Flugwesens anspornen müssen. Wahrscheinlich wäre ihm auf dem Luftweg die Niederwerfung Englands gelungen, die er zu Wasser und zu Lande vergeblich anstrebte, wenn er 1805 seine im Lager von Boulogne versammelte Armee durch die Luft über den Kanal hätte schaffen können. Halb im Scherz, halb im Ernst hat man sich damals mit diesem Gedanken beschäftigt. Findige Köpfe schlugen sogar den Bau von Riesenmontgolfieren vor, die bis zu dreitausend Mann samt Geschützen, Pferden und sonstiger Ausrüstung an Bord nehmen sollten. Das war allerdings rein phantastisch.

Zu früh geboren

Trotz der Verständnislosigkeit der Zeitgenossen für technische Dinge und der Unzulänglichkeit der vorhandenen Kenntnisse und Mittel versucht der deutsche Mechaniker Franz Leppich, Sohn eines fränkischen Bauern, der schon in jungen Jahren nach Paris gegangen ist, ein für Kriegszwecke geeignetes Luftschiff zu bauen.

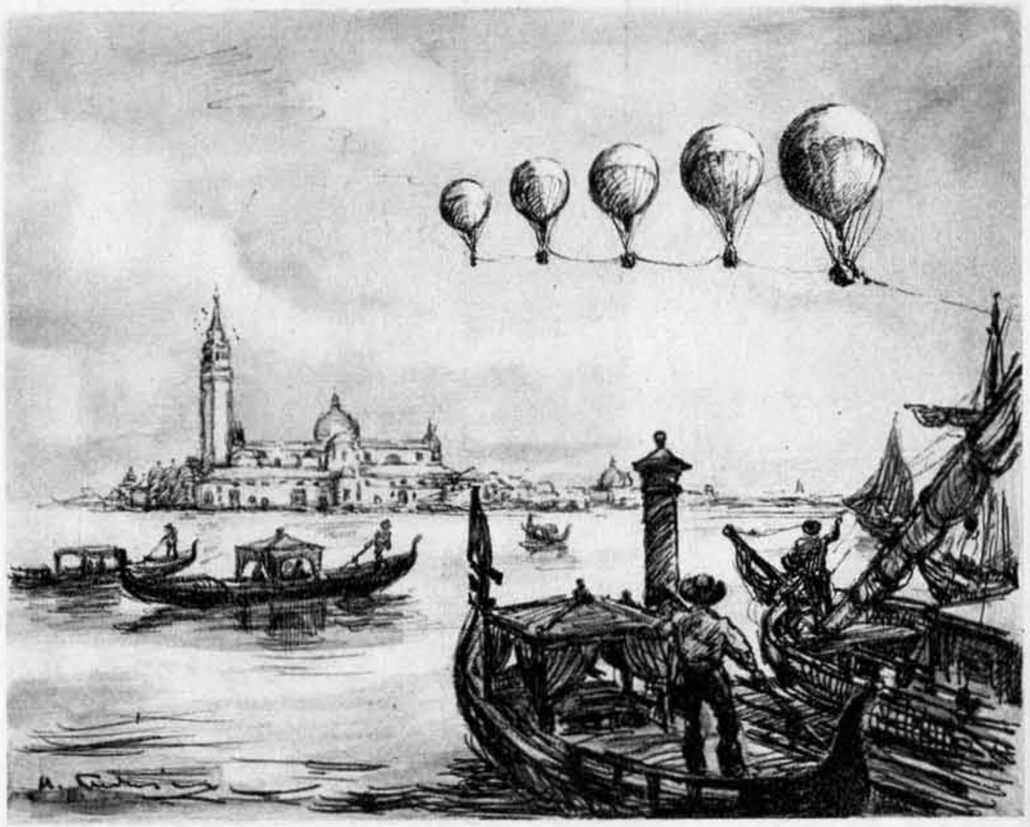
Fünfzig mit Gewehren und leichten Kanonen bewaffnete Soldaten sollen in dem Ballon Platz haben, den man, unabhängig von der jeweiligen Luftströmung, auch gegen den Wind steuern kann.

Leppich glaubt das Problem gelöst zu haben; wenn es ihm gelingt, Napoleon für seine Erfindung zu gewinnen, ist er ein gemachter Mann. Der Kaiser läßt das Angebot des Deutschen von Sachverständigen prüfen, deren Gutachten negativ ausfällt. Damit ist die Sache für den Korsen erledigt. Nicht aber für Leppich, der felsenfest an seine Erfindung glaubt. Auch ohne staatliche Zuschüsse arbeitet er unverdrossen weiter am Bau seines Lenkballons. Der Polizei bleibt die geheimnisvolle Tätigkeit des Deutschen nicht verborgen; sie wittert eine Verschwörung, einen Mordanschlag auf den Kaiser und läßt Leppich überwachen. Dieser wird gewarnt, und bevor die Agenten ihn festnehmen können, ist er aus Paris verschwunden.

Er flüchtet nach Stuttgart, wo er mit dem russischen Gesandten bekanntwird. Als dieser Einblick in Leppichs Pläne erlangt, sieht er sich veranlaßt, den Zaren Alexander auf den deutschen Ingenieur aufmerksam zu machen. Man schreibt das Jahr 1812 — aus allen Ländern Europas marschieren die Heere Napoleons gegen Rußland. Leppich wird nach Petersburg berufen, der Zar empfängt ihn und stellt ihm Mittel zum Bau eines lenkbaren Luftschiffes zur Verfügung, das Granaten und Feuerbrände auf die Franzosen herabwerfen soll. Wieder versagt die unvollkommene Technik der Zeit: Leppich fertigt zwar einen Ballon an, aber dieser besitzt nicht die Fähigkeit, sich über die Erde zu erheben. Irgendwo steckt ein Konstruktionsfehler, der mit etwas Geduld und Nachdenken behoben werden kann. Aber die Ratgeber des Zaren mißtrauen dem Deutschen — vielleicht ist er ein französischer Spion oder doch ein Schwindler, der den Zaren prellen will. Alexander ist unwillig, weil Leppich sein Versprechen nicht halten kann; er entzieht ihm seine Gunst. Kein Mensch weiß, wie und wo dieser verfrühte Pionier der Luftfahrt geendet hat . . .

Luftangriff gegen Venedig

Juni 1848. Feldmarschall Radetzky belagert das von den Aufständischen hartnäckig verteidigte Venedig. Schon seit Monaten liegen die kaiserlichenTruppen vor den Lagunen, ohne vorwärtszukommen. Es fehlt den Österreichern an weittragenden Geschützen, um die durch Kanäle geschützte Stadt zu treffen. Da kommen die beiden Oberleutnants Franz und Josef von Uchatius auf den Gedanken, Venedig aus der Luft anzugreifen. In einem Schuppen des Forts Malghera werden riesige Stoffhüllen zusammengenäht und dann mit Gas aufgepumpt. An einem Kabel steigt eine pralle Kugel in den blauen Sommerhimmel empor, bald folgt eine zweite, eine dritte, und schließlich stehen fünf solcher Kugeln über dem Fort, alle miteinander durch eine lange Drahtkette verbunden. Unter dem ersten Ballon hängen zwei mit Sprengstoff gefüllte Stahlkugeln, während sich am letzten eine Gondel befindet, in der die beiden Offiziere sitzen. Sobald der Wind landeinwärts geht, wird das Kabel — es ist mehrere tausend Meter lang — gelöst, und die Ballonkette treibt geradeaus auf Venedig zu. Noch wissen die Belagerten nicht, was diese seltsamen Ballone zu bedeuten haben — neugierig betrachten sie das eigenartige Schauspiel. Kaum steht aber der erste Ballon über dem Bahnhof, da zieht



Zeichnung von Max Ludwig

Franz von Uchatius die Reißleine. Die Stahlkugeln im vordersten Ballon lösen sich, sausen mit rasender Geschwindigkeit in die Tiefe und schlagen unmittelbar vor dem Bahnhof auf. Ein Knall, dann eine weiße Rauchwolke, die alles verhüllt. Schreiend stiebt das gaffende Volk auseinander — die Bomben haben ein Gebäude getroffen und in Schutt gelegt. Der erste Luftangriff war ein voller Erfolg. Die Ballone werden vom Fort aus eingeholt. Noch ein paarmal wird das Manöver wiederholt, und jedesmal werden bessere Treffer erzielt. Vergebens suchen die Venetianer die Ballone durch Gewehrfeuer herunterzuholen — die Infanteriegeschosse reichen nicht so weit. Am 25. Juni unternehmen die Brüder Uchatius vom Kriegsschiff „Vulkan" aus nochmals einen Luftangriff auf Venedig, wobei sie diesmal statt der Bomben Schrapnelle verwenden, die mit Zeitzündung versehen sind. Bevor jedoch die Ballonkette den Lido erreicht, löst sich die Zündung aus — die Schrapnelle explodieren und vernichten im selben Augenblick die über ihnen schwebenden Ballone. Ein Fehlschlag, der indes keineswegs gegen die Brauchbarkeit dieser neuartigen Luftwaffe spricht.

Dennoch wird der Luftangriff nicht mehr wiederholt, da bald darauf Steilrohrgeschütze eintreffen, die Venedig nach wenigen Tagen zur Übergabe zwingen. Da kümmert sich kein Mensch mehr um die geniale Erfindung der Brüder Uchatius, und der österreichische Generalstab lehnt es ab, Geld für diese angeblich „überflüssige Spielerei" aufzuwenden.

LUFTWAFFENPHYSIK

Von Heinrich Kluth

Wer als Laie einmal einen Blick in ein modernes Flugzeug der deutschen Luftwaffe werfen darf, der ist immer wieder über die geheimnisvollen Geräte, Instrumente und Handgriffe erstaunt, die in Reichweite des Flugzeugführers und des Beobachters angebracht sind. Sie alle setzen, um den Erfolg zu garantieren, die Erkenntnisse der Luftwaffenphysik auf möglichst einfache Weise in die Praxis um, denn die Technik von heute ist die Physik von gestern. Und physikalische Erkenntnisse sind am besten, wenn man möglichst wenig davon merkt. Trotzdem spielt die Luftwaffenphysik eine ungewöhnlich große Rolle für die Praxis. Dazu gehört nicht nur die Bedienung der eingebauten Waffen, sondern dazu gehört das gesamte Flugzeug, mit dem ja oft genug das Ziel unmittelbar angeflogen wird.

An Bord der Flugzeuge hält der Funker die Verbindung mit den Bodenstationen aufrecht

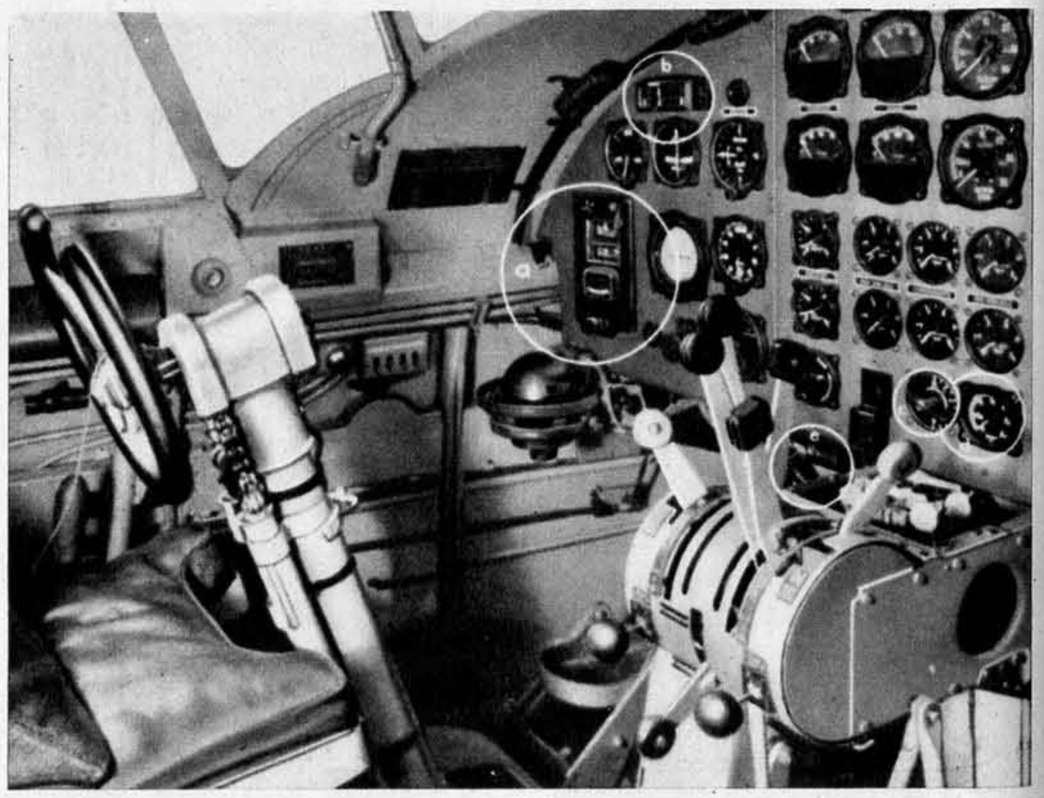
Flugzeuge an der Strippe

Eine der wichtigsten Voraussetzungen jedes modernen Lufteinsatzes ist die Funkverständigung. Die Besatzung muß jederzeit unmittelbar oder durch Vermittlung einer Zwischenstation mit dem Heimathafen in Verbindung treten können. Dafür hat die Technik hochwertige Geräte entwickelt, die sich bereits im normalen Luftverkehr aufs beste bewährt haben.

Schon die Zivilluftfahrt kennt seit Jahren leistungsfähige Peilgeräte, mit deren Hilfe der Beobachter und Funker jederzeit seinen genauen Standort kontrollieren kann.

Wichtig ist die Nachrichtenverbindung mit dem Hafen bei Landemanövern, wenn ungünstiges Wetter herrscht. Dann kann der Hafen den Landevorgang genau überwachen und das Flugzeug gleichsam „an der Strippe" auf den Landeplatz lotsen. Der Funk ist die unerläßliche Verbindung zwischen oben und unten. Aber auch für die Verständigung der im Verband fliegenden Maschinen ist der Funk nicht zu entbehren.

„Was wäre der Flieger ohne seinen Funker?" mit diesen Worten hat Reichsmarschall Göring einmal in einer Rundfunkansprache an die Luftwaffe die Bedeutung der drahtlosen Nachrichtenübermittlung gekennzeichnet.



Gerätebrett des Dornier-Langstreckenflugbootes Do18 mit Askania-Kurssteuerung. a) Fernkurskreisel, b) Fernkompaß-Kurskreisel, c) Hauptschalter, d) Druckmesser, e) Notzugknopf

Geheimnisse der Ei-V

In den Bombern und Aufklärungsmaschinen muß die Besatzung über einen verhältnismäßig großen Raum verteilt sein, um allen Aufgaben gerecht zu werden. Trotzdem ist eine einheitliche Führung gesichert. Der Heckschütze muß jederzeit über das Geschehen in der Kanzel unterrichtet sein, und der Flugzeugführer weiß genau, was der Mann unten in der „Wanne" erlebt, so daß er seinen Kurs entsprechend einstellen kann.

Das Geheimnis dieser einheitlichen Zusammenarbeit ist die Ei-V, die Eigen-Verständigung. Jedes Mitglied der Besatzung trägt einen Kopfhörer, der zugleich mit einem Mikrophon in Verbindung steht. Und zwar mit einem Mikrophon besonderer Art. Da der normale Schallempfänger das Motorengeräusch unvermindert stark übertragen würde, wäre eine Verständigung kaum oder doch nur schwer möglich. Aus diesem Grunde benutzt man sogenannte Kehlkopfmikrophone, die nicht durch Luftschall übertragene Geräusche aufnehmen, sondern die Körperschall voraussetzen. Etwa nach dem gleichen Prinzip, das Naturvölker anwenden, um das Getrappel aus weiter Ferne herangaloppierender Pferde aufzunehmen: sie legen ihr Ohr auf den Boden, da der Ton durch den Luftschall nicht übertragen wird.

Das Kehlkopfmikrophon, das die Sprache in ähnlicher Weise unmittelbar vom Kehlkopf des Sprechers abnimmt, ist so gebaut, daß es für die durch Luftschall übertragenen Schwingungen des Motorengeräusches unempfindlich ist. Es gestattet also „selbst im größten Schlachtenlärm" eine physikalisch einwandfreie Verständigung aller Besatzungsmitglieder. Die Ei-V ist nichts anderes als eine geschickt ausgeklügelte Konferenz-Fernsprechanlage!

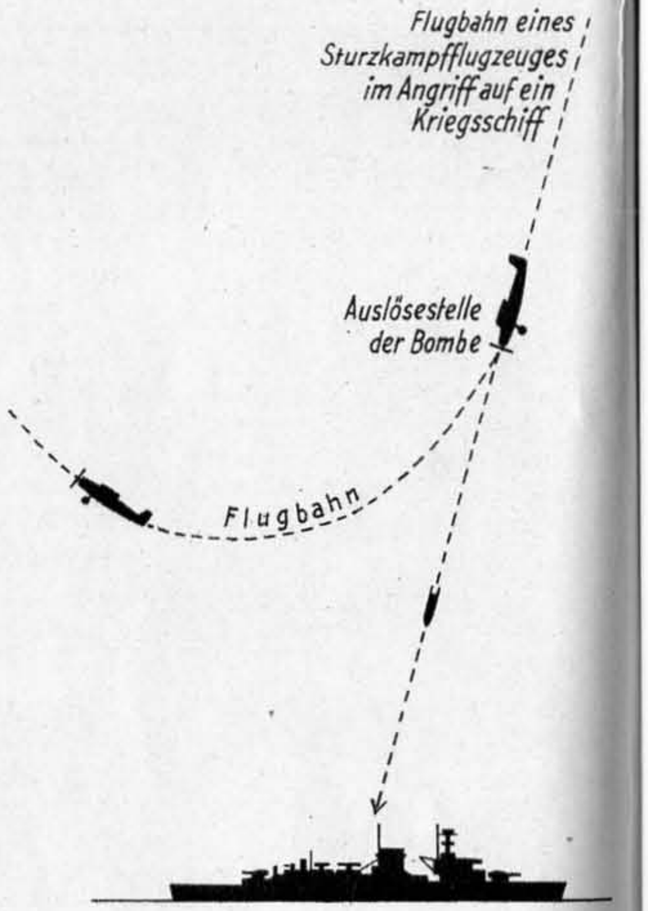
Roboter am Steuer

„Der Soldat muß geschont werden, um für den Kampf stark zu sein." Dieser tragende Gedanke der deutschen Wehrmacht hat auch bei der Luftwaffe Eingang gefunden, die bei den oft stundenlangen Anflügen durch Verwendung von Selbststeuergeräten entlastet wird. Auch hierfür lagen aus der Zivilluftfahrt bereits ausgedehnte Erfahrungen vor.

Jedes frei im Raum fliegende Flugzeug muß — wie der Fachmann sagt — um drei Achsen stabilisiert werden. Um die Quer-, Längs- und Hochachse. Durch konstruktive Gestaltung gelingt es fast immer, ein Flugzeug so zu bauen, daß es sich um diese Achsen selbsttätig stabilisiert, also — normale Bedingungen vorausgesetzt — nach dem Start unbemannt weiterfliegen kann. Der zum Starten und Landen unbedingt notwendige Flugzeugführer hat also lediglich noch die Aufgabe, den Kurs innezuhalten und abnorme Bedingungen auszugleichen.

Geschickte Verwendung von Kreiselkompassen, die untereinander elektrisch in Verbindung stehen und mit den Steuerflächen gekuppelt sind, hat es nun möglich ge-

macht, Einrichtungen zu bauen, die dafür sorgen, daß ein einmal eingestellter Kurs beibehalten wird und daß sich anomale Bedingungen während des Fluges automatisch ausgleichen. Der „Roboter am Steuer" gehört zu den erfolgreichsten Errungenschaften moderner Luftwaffenphysik, weil er bei langen Anflugstrecken die Besatzung frisch hält und von Zufälligkeiten einer falschen Navigation unabhängig macht. Bei den Flügen gegen England hat er sich bestens bewährt. Aus einer ursprünglich verwirrenden Anlage ist er zu einem wertvollen und unentbehrlichen Zusatzinstrument geworden, auf das man sich verlassen kann.



Bomben

In der Kanzel und vor dem Führersitz der Kriegsmaschinen sind die Zieleinrichtungen für den Bombenwurf angebracht, sinnreich durchdachte optische Geräte, die so ausgebildet sind, daß durch Einstellungen alle Fehlerquellen ausgeglichen werden können: Fluggeschwindigkeit, Windtriftstrecke, Vorhaltewinkel und Flughöhe. Sobald das Ziel im Fadenkreuz des Gesichtsfeldes erscheint, wird die Bombe ausgelöst — lange bevor sich die Maschine selbst über dem Ziel befindet. Zwei grundsätzliche Bewegungen führt die geworfene oder — richtiger gesagt — fallengelassene Bombe aus: die Bewegung in Flugrichtung, mit der die Bombe während des Fluges belastet wurde, und die Fallbewegung, deren Geschwindigkeit sich aus den Fallgesetzen berechnen läßt. Daraus ergibt sich für den Fall aus 4000 m Höhe eine „ideelle Fallzeit" von 28,6 Sekunden. In Wirklichkeit ist sie aber größer, da die Luft der fallenden Bombe einen gewissen Widerstand entgegensetzt, also den Fall bremst. Bei der 250-kg-Bombe tritt beim Fall aus 4000 m Höhe eine Verzögerung um etwa 1,4 Sekunden ein, so daß die Bombe für diese Strecke rund 30 Sekunden braucht. Während des Falles beschleunigt sich die Geschwindigkeit der Bombe unter dem Einfluß der Schwerkraft, trifft also selbst bei geringem Gewicht mit erheblicher Wucht auf das Ziel.

Die aerodynamisch günstige Form der Fliegerbomben wirkt sich nur dann voll aus, wenn die Bombe immer mit ihrer Spitze in Fallrichtung zeigt. Um das zu er-

In der letzten Phase des Sturzfluges ist die Bombe ausgelöst worden. Das feindliche Ziel wird in wenigen Sekunden getroffen und vernichtet

reichen, sind an allen Bomben besondere Steuerflächen in Pfeilanordnung angebracht, die den Fall so beeinflussen, daß die Längsachse immer in Richtung der Wurfbahn liegt. Früher gab man den Fliegerbomben zur Erhöhung ihrer Stabilität durch eine kleine Anstellung der Enden der Führungsbleche einen erheblichen Drall mit auf den Weg, ein Hilfsmittel, auf das man heute dank der guten physikalischen Beherrschung des Bombenwurfes verzichten kann.

Der Sturz ohne Anziehung

Es gibt kein Material, das zum Bau von Flugzeugen geeignet ist, die Sturzflüge unter vollem Einfluß der Erdanziehung ausführen könnten. Die dabei wirksam werdenden Kräfte wären so gewaltig, daß Zelle, Tragflächen und Steuerorgane selbst bei bester Konstruktion in kürzester Zeit zersplittern würden. Aus diesem Grunde darf das Sturzkampfflugzeug nicht ungebremst zum Sturzflug übergehen. Jeder Sturzkampfflieger ist unter den Tragflächen mit zusätzlichen Sturzflugbremsen ausgerüstet, die sich der Flugrichtung beim Sturz flach entgegenstellen und dafür sorgen, daß eine vorgeschriebene Geschwindigkeit nicht überschritten wird.

Beim Sturzflug ist also die Erdanziehung praktisch ausgeschaltet worden, so daß keine Beschleunigung mehr nach Erreichung der Höchstgeschwindigkeit, die bei der Ju 87 etwa 600 km in der Stunde beträgt, eintritt. Das wirkt sich auch auf die Besatzung physisch aus. Die durch Beschleunigungen hervorgerufenen Störungen fallen beim Sturzflug fort, so daß Flugzeugführer und Beobachter ihre ganze Energie auf die Überwindung der mit dem plötzlichen Höhenverlust verbundenen Einwirkungen und auf das Ziel konzentrieren können. Als Zieleinrichtung dient die ganze Maschine, mit der auf das zu treffende Objekt zugeflogen wird, um in entsprechender Höhe die Bombe auszulösen.

Übrigens erfolgt der Sturzflug keineswegs senkrecht, sondern das angreifende Sturzflugzeug nähert sich aus einer Höhe von mehreren tausend Metern im Gleitflug dem Ziel und geht in einen immer steiler werdenden Sturzflug über, bis eine Neigung der Flugbahn von 70 bis 80 Grad erreicht ist.

Im Augenblick der Auslösung der Bombe setzt bei dieser neben der bereits vorhandenen Eigengeschwindigkeit die Beschleunigung der Erdanziehung ein, während die Maschine sich fängt.

Aufgereihte Landschaft

Die wichtigsten Unterlagen für den modernen Kampf liefert der Aufklärungsflieger, dessen wertvollste Hilfe die Kamera ist. Durch engste Zusammenwirkung physikalischer und chemischer Vorgänge kann der in großen Höhen fliegende Aufklärer Ergebnisse zurückbringen, die während des Fluges mit dem Auge niemals zu erfassen gewesen wären. Denn dank der hochentwickelten optischen Industrie verfügt die deutsche Luftwaffe heute über Aufnahmegeräte, die ein außerordentlich hohes Auflösungsvermögen haben und aus zehn Kilometer Flughöhe noch günstig stehende Einzelpersonen auf dem photographischen Negativ erkennen lassen.

Durch die Schaffung hochwertiger lichtempfindlicher Emulsionen kann man dabei kürzeste Belichtungszeiten anwenden und in gewissen Fällen sogar unabhängig von vorhandenen Wolkenbildungen arbeiten, durch die man hindurchphotographiert. Von der Leistungsfähigkeit der Kameras zeugt die Tatsache, daß es heute möglich ist, Aufnahmen über viele hundert Kilometer hinweg zu machen und etwa von Berlin aus ein einwandfreies Bild des Harzes zu erhalten.

Aber für den Aufklärungsflieger kommt es lediglich darauf an, das Geschehen unter ihm im Bilde festzuhalten. Dafür benutzt er die Reihenbildkamera, die — einmal eingeschaltet — die überflogene Landschaft in zahlreichen sich überdeckenden Bildern festhält, so daß eine lückenlose Auswertung möglich ist.

Neben der operativen Luftaufklärung, die ausschließlich der höheren Führung dient, hat die taktische Luftaufklärung die Aufgabe, alle Maßnahmen des Gegners zu überwachen, die zur Vorbereitung und Ausübung von Kampfhandlungen selbst dienen sollen. Für beide Sonderzwecke hat die Physik Spezialgeräte zur Verfügung gestellt, deren Leistungen kaum noch zu übertreffen sein dürften.

Erprobte Hilfsmittel

Es gibt ungezählte auf physikalischer Grundlage beruhende Einzelheiten, die der modernen Luftwaffe helfen, gleichgültig, ob es sich um den synchronisierten Schuß durch den Propeller handelt, bei dem die Auslösung stets in dem Moment erfolgen muß, wenn das Propellerblatt gerade nicht vor der Mündung ist, ob es sich um Leuchtspurmunition oder um Verstellpropeller handelt. Überall haben physikalische Erkenntnisse ihre Hand im Spiel, die als Vorläufer der praktischen Verwirklichung Voraussetzung für den endgültigen Erfolg waren und sind.

Aber Physik ist nur dann gut, wenn man sie nicht zu sehr spürt. Diese Forderung wurde bei der Luftwaffe erfüllt, denn hier ist Physik nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck: Niederzwingung des Feindes!

Besprechung vor dem Start

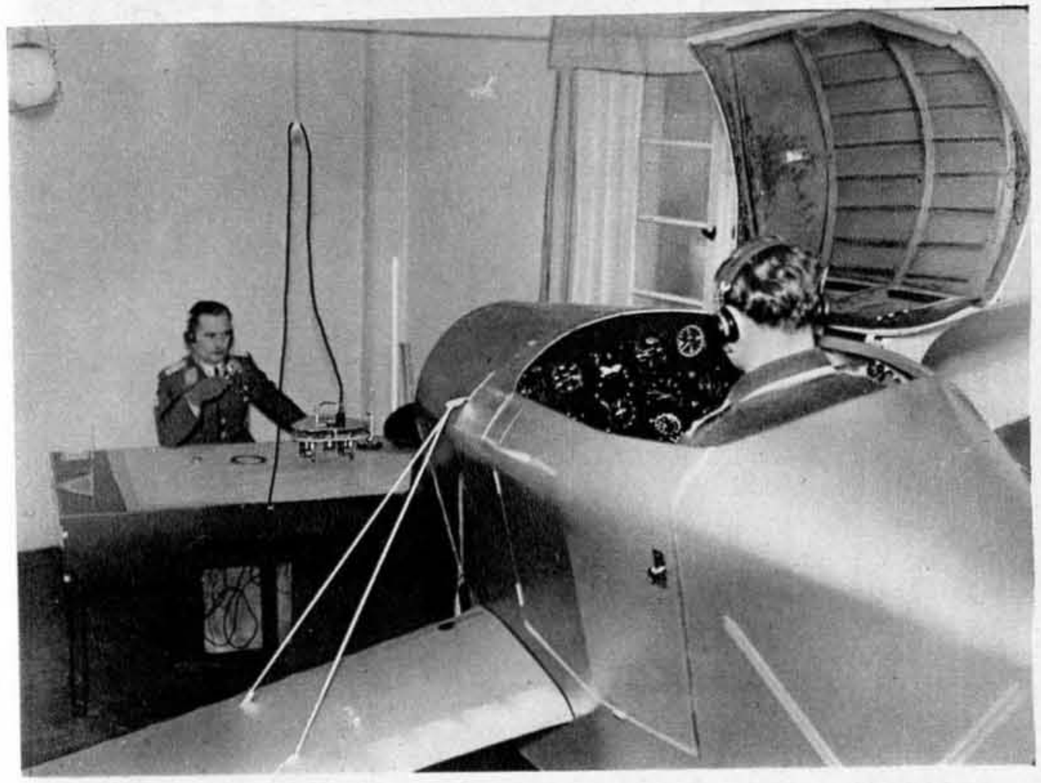
FEINDFLUG OHNE SICHT

Von Leutnant Markus Joachim Tidick

Die Staffel ist zum Feindflug gestartet. Zu einem der zahlreichen Feindflüge, die von den Kampfverbänden der deutschen Luftwaffe während der Dauer des Krieges über ungeheure Strecken durchgeführt worden sind. Solche Unternehmungen, die oftmals mehr als 1000 km über die offene See führen, ohne irgendwelche Anhaltspunkte auf dem Boden, Flüge noch dazu bei schlechtem Wetter, waren bis vor wenigen Jahren eine Ausnahmeerscheinung. Sie setzen nicht nur ein hohes Maß von navigatorischem Können der fliegenden Besatzungen voraus, sondern auch die größte Vertrautheit mit allem, was zu dem Sammelbegriff Blindflug gehört.
Die deutsche Verkehrsluftfahrt war es, die in ihrem jahrelangen Bemühen, den Luftverkehr vom Wetter unabhängig zu machen, eine Reihe von Instrumenten entwickelte, nach denen der Flugzeugführer auch ohne Sicht eine Maschine sicher steuern kann.

Schulung im Blindflug an einem Modell, das durch den Deckel völlig geschlossen werden kann und mit allen Instrumenten für den Blindflug ausgerüstet ist

Funkerausbildung in einer Junkers Ju 52, die als Hörsaalmaschine eingerichtet ist



In den Wolken, mitten im dicken Dreck, wie der Flieger sagt, fliegt unser Kampfflugzeug unbeirrbar einem fernen Ziele zu. Eine große Zahl von Instrumenten, die sich vor ihm am Armaturenbrett befinden, muß der Flugzeugführer nahezu automatisch unter Kontrolle halten, vor allem jene Instrumente, die ihm die Lage des Flugzeuges in der Luft stets genau anzeigen. Am Variometer liest er die Steig- und Sinkgeschwindigkeit in Metern je Sekunde ab. Die Kugel des Wendezeigers läßt ihn erkennen, ob die Maschine gerade liegt bzw. links oder rechts hängt, während der Zeiger dieses Geräts, auch Pinsel genannt, angibt, ob das Flugzeug geradeaus fliegt oder dreht. Der sogenannte „künstliche Horizont" läßt ihn die Lage des Flugzeuges zum Horizont erkennen, der Höhenmesser zeigt ihm die Höhe an, in der er fliegt. Mit Hilfe aller dieser Instrumente hält er nun zwar die Maschine sicher in der Luft, aber er hat durch sie noch keinen Anhaltspunkt für den richtigen Flugweg zu seinem Ziel. Dazu hilft ihm einmal sein Kompaß, dann die vor dem Flug und während des Fluges vorgenommenen Kursberechnungen und schließlich die Funknavigation.

Navigator in einem schweren Kampfflugzeug ist nicht nur der Flugzeugführer, sondern vor allem auch der Beobachter; ihr treuer und unentbehrlicher Helfer ist der Bordfunker.

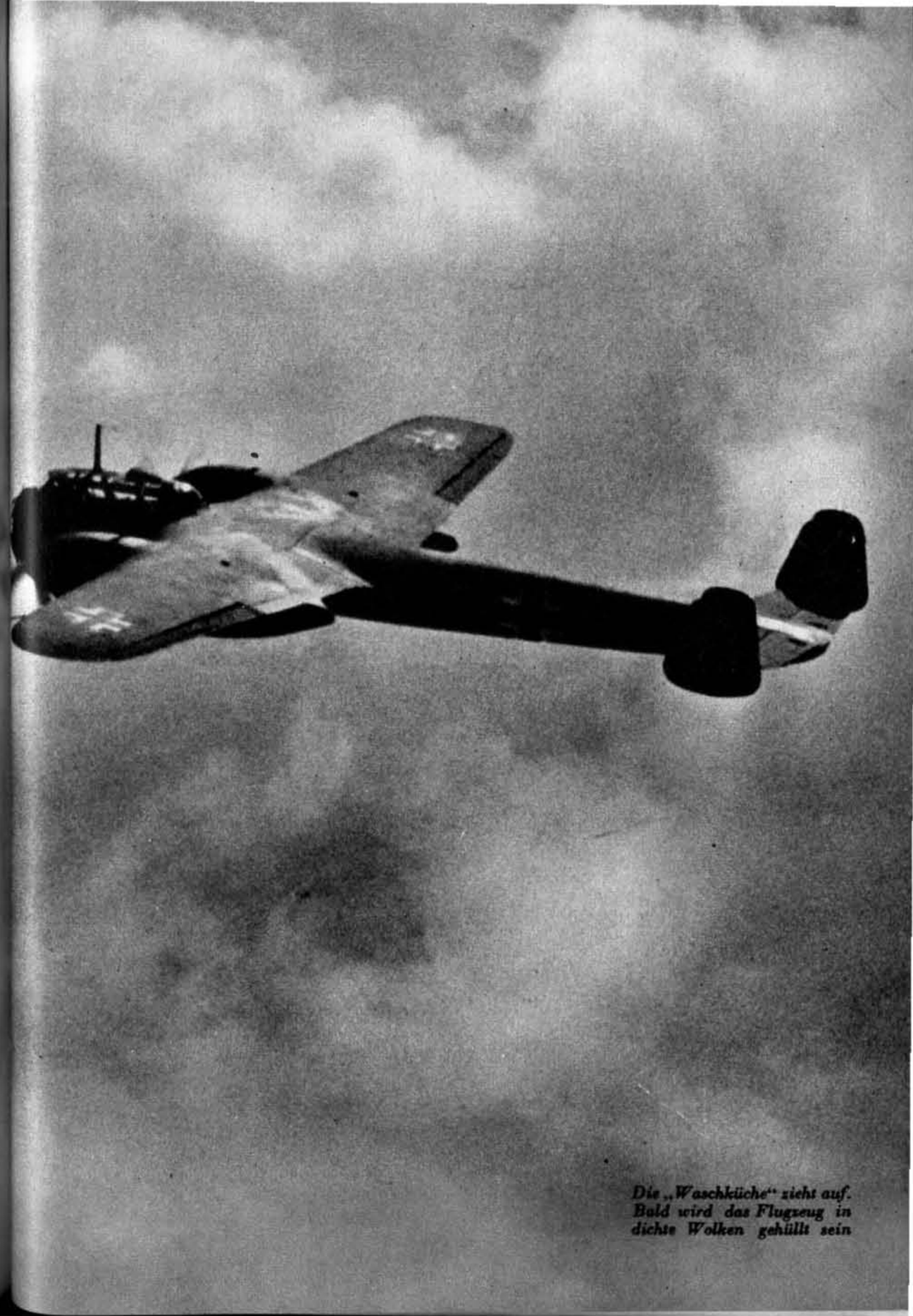
Inzwischen ist nichts mehr von irgendeiner Küste zu sehen.

Langstreckenflüge sind an sich stets eine erhebliche Kraft- und Nervenprobe für die Besatzung. Angespannte Aufmerksamkeit wird vom Start bis zur Landung verlangt. Stundenlang hat unser Funker — unterstützt von den anderen Angehörigen der Besatzung — den Himmel nach feindlichen Jägern abgesucht, stundenlang sind die Blicke, sobald die See sichtbar war, heruntergeeilt, um feindliche Schiffe auszumachen. An der britischen Küste verdoppelt sich diese Aufmerksamkeit noch, sei es im Augenblick des Angriffs, beim Anflug des Ziels oder beim Auslösen der Bomben. Dann beginnt der lange Flug zurück.

Jetzt ist noch eine besondere Schwierigkeit zu überwinden. Der Platz meldet schlechtes Wetter und aufliegende Wolken. Auf einem Flugplatz landen, den man nicht sehen kann, das wird dem Laien wohl noch lange als das wunderbarste Ding in der ganzen Fliegerei erscheinen. Auch für den Fachmann bedeutet es eine Glanzleistung der Funktechnik und des Blindflugs.

Verschiedene Verfahren sind für eine Schlechtwetterlandung möglich, von denen der Flugzeugführer je nach der Wetterlage das geeignetste wählt. Beim Durchstoßverfahren fliegt er im Zielflug oder mit Peilungen in oder über den Wolken bis zum Flughafen, um dann durch die Wolken durchzustoßen und mit Sicht normal zu landen. Allerdings muß die untere Wolkengrenze noch hoch genug liegen, daß die um den Platz gelegenen Hindernisse, wie Berge, Schornsteine usw., frei sind und gut gesehen werden können.

Das ZZ-Verfahren wurde jahrelang von den deutschen Verkehrsflugzeugen mit Erfolg benutzt. Bei ihm arbeitet der Flugzeugführer mit dem Peilflugleiter des Flugplatzes zusammen. Jeder Platz, auf dem Schlechtwetterlandungen gemacht werden können, besitzt einen hindernisfreien Anflugsektor, d. h. eine Richtung, in der das Flugzeug auch in geringster Höhe ankommen und den Platz überfliegen kann, ohne die Berührung mit einem Hindernis befürchten zu müssen. Auf diesem



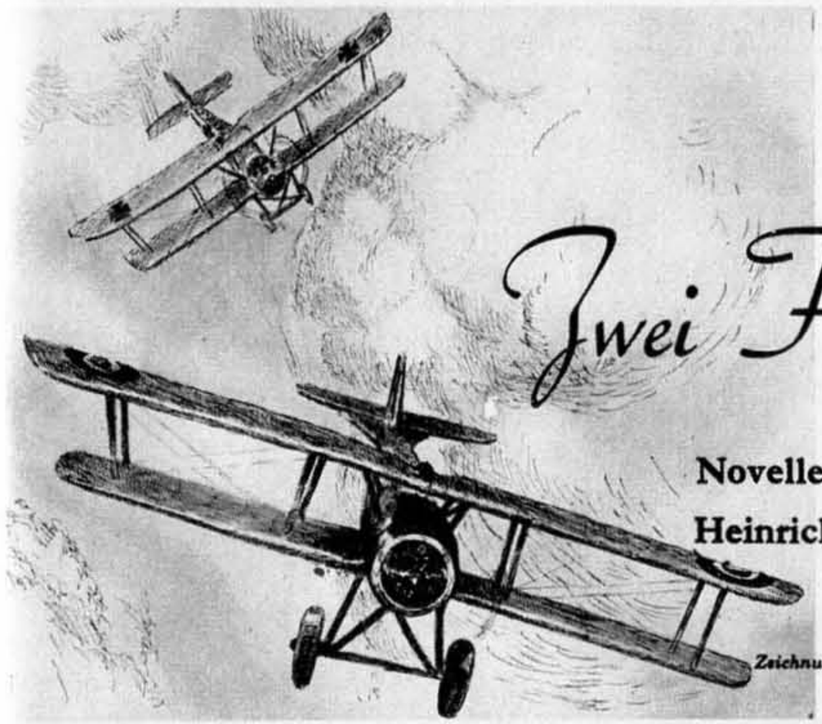
Die „Waschküche" zieht auf. Bald wird das Flugzeug in dichte Wolken gehüllt sein

Sektor fliegt das Flugzeug den Platz an. Befindet es sich darüber — was vom Boden aus nach dem Geräusch festgestellt wird — dann gibt der Peilflugleiter das Zeichen „Platz" hinauf. Von diesem Augenblick an fliegt der Flugzeugführer nach der Stoppuhr eine bestimmte Strecke geradeaus, macht eine Kehrtkurve, die entsprechend wieder einberechnet wird und fliegt nun den Platz erneut an. Nach seiner Uhr weiß er nun schon ziemlich genau, in welcher Entfernung er sich vom Platz befindet, und dementsprechend verringert er seine Flughöhe. Jetzt tritt wieder der Mann am Boden in Erscheinung. Hört er das Flugzeug, so gibt er hinauf „Motorengeräusch", und der Flugzeugführer weiß, daß er in wenigen Augenblicken die Platzgrenze erreicht haben muß. Ist das Geräusch dicht am Platz, dann kommt das Funkzeichen „ZZ" hinauf, der Flugzeugführer nimmt Gas weg und landet.

Natürlich hat sich die Fliegerei und die Funktechnik mit diesem noch etwas behelfsmäßigen Verfahren nicht begnügt und nach Mitteln gesucht, um das Flugzeug durch ein System von Wegweisern sicher bis ganz auf den Boden zu bringen, unabhängig von den noch so guten Ohren der braven Helfer am Boden. So setzt auch unser Flugzeug, obwohl man noch immer nichts anderes sehen kann als grauen Dunst ringsherum, wenige Augenblicke später sanft auf dem Platz auf und rollt zur Halle.

Trotz schlechten Wetters ist der Feindflug geglückt. Die Führermaschine wird schon wieder betankt, und nun taucht eine Maschine nach der anderen aus dem Dunst auf. Fast wie Gespenster, die auf unheimliche Art ihren Weg finden, so muten sie uns an, Wesen einer neuen Zeit, geformt aus Stahl und Leichtmetall, aber erdacht und gelenkt von deutschem Erfindergeist und Willen.

Flugzeugführer und Beobachter während des Fluges



Zwei Flieger

Novelle von

Heinrich Zerkaulen

Zeichnungen von Richard Heß

Die Nachricht, die ich mir zur Erinnerung an den Freund aufbewahrt habe, trägt das Datum vom 17. Oktober 1939. Sie ging damals durch alle Zeitungen des Reiches und lautete: „Für Führer, Volk und Reich fiel in Polen als aktiver Oberstleutnant der Luftwaffe der Sänger Karl Hammes, der als hervorragender Künstler an der Kölner Oper, an der Berliner Staatsoper und an der Wiener Staatsoper gewirkt hat. Karl Hammes, der den Weltkrieg als freiwilliger Flieger mitmachte und dem Jagdgeschwader Richthofen angehörte, verließ im Herbst 1937 die Bühne, um aus leidenschaftlicher Begeistung für Deutschlands Luftwaffe wieder aktiv zu werden."
Karl Hammes war als Flieger über Warschau gefallen.

*

An einem Frühlingstag des Jahres 1916, da schraubt sich der Kampfflieger Oberleutnant Karl Hammes in das Blau des Himmels hoch, dorthin, wo keine Schrapnellkugel ihn zu erreichen vermag, wo nur das gute Brummen des Motors verläßliche Begleitmusik zu leichtsinnigen Gedanken scheint. Frühling ist gekommen, vergessen der Krieg. Immer höher in den Himmel hinauf schraubt sich die Maschine, in die hellen Frühlingsgedanken hinein.
Diese Gedanken können zaubern. Sie bauen mit flinken Händen ein Haus, drei Fenster im Erdgeschoß, drei darüber, und an den braunen Wänden rankt sich der Wein hoch. Der Wein klettert fast über das rote Ziegeldach des Hauses hinaus. Dieses Haus muß der Oberleutnant doch kennen?
Oberleutnant Karl Hammes lacht neben seinem eingebauten Maschinengewehr laut auf. Natürlich kennt er das Haus. Freilich steht es nicht im Himmel über Flan-

derns Erde, dafür sicher und gegründet am schmalen Band der Mosel. Und in dem Haus lebt der Vater, der Weingutbesitzer Hammes. Man müßte dieses Haus, dessen zerbrechliches Bild plötzlich im Himmel vor einem erscheint, einmal umfliegen. Und also geschieht es. Oberleutnant Karl Hammes zieht immer engere Kreise um das Haus im Himmel. Bis eine Stimme ihn anruft. Der Kampfflieger achtet ihrer nicht. Die Stimme klingt dunkel wie das Brummen eines Motors. Dann aber wächst die Stimme an zu einem dröhnenden Befehl, daß darob Oberleutnant Hammes im Erwachen und im Schreck zugleich mitten durch das Haus im Himmel sackt. Steine und Gebälk splittern um ihn her. Sich wieder auffangend, kreist der stolze Vogel mit dem Eisernen Kreuz unter den Tragflächen im blauen Frühlingshimmel, sucht mit Späherblick das Haus, sucht die Steine ...

Dort aber, wo eben noch das Haus gestanden, taucht plötzlich ein anderer Vogel auf, ein fremder, ein feindlicher. Oberleutnant Hammes reißt den MG.-Lauf herum. Nichts ist mehr von Frühling, Mosel und Wein um ihn her. Krieg ist und Kampf. Böse gelbe Wölkchen, zerrissen im Blau des Himmels. Glühende Garben blitzen. Die Motoren brausen.

Bis dann der fremde Vogel abgleitet und niedergehen muß, schwer getroffen. Dies ereignet sich kurz hinter den deutschen Gräben. Oberleutnant Hammes beobachtet, wie die grauen Kameraden der Grabenbesatzung schon über die Brüstung klettern. Sie haben offenbar die Absicht, den mit Bruch gelandeten Franzosen gefangenzunehmen. Oberleutnant Hammes denkt, was die Kameraden können, das gelingt mir am Ende auch. Schon setzt er an zum Gleitflug. Und die Sache klappt. Verwundert stehen die grauen Männer aus dem Graben, sie hätten zu gerne ihre Glossen zu dem Husarenstück des Siegers gemacht.

Aber die beiden Flieger, der Deutsche und sein Gegner, sprechen französisch miteinander. Die Männer aus dem Graben beobachten, wie der Franzose rasch ein paar Worte niederschreibt, wie er seine Kartentasche leert, den Zettel dort hineinsteckt, um dann beides dem Sieger zu reichen. Der grüßt, geht pfeifend zu seiner Maschine zurück, streift leicht mit der Hand über die beiden Tragflächen, als klopfe er den Hals eines braven Tieres, und macht sich von neuem startbereit. Es ist eine wenig gesiebte Wiese. Oberleutnant Hammes hat Glück, der Anlauf gelingt. Schon schraubt er sich hoch, als sei nichts gewesen, ein singender Vogel, der wieder abzieht — dem Feinde zu.

Die Landser aus dem Graben glotzen noch eine Weile und umstehen wie große Kinder den toten Vogel des Gegners, dessen Flügel gebrochen am Boden liegen, bis ein Unteroffizier den französischen Leutnant abführt. Die Landser denken: So etwas ereignet sich nicht jeden Tag, daß einer der Ihrigen einen Gegner abschießt, dann unversehrt neben ihm landet, um sich nach seinem Wohlbefinden zu erkundigen. Sie können freilich nicht wissen, daß sich der deutsche Offizier anschickt, dem gefangenen feindlichen Flieger den größten Kameradschaftsdienst zu erweisen.

*

Jahre schleppen sich hin. Der Krieg ist aus, der Strom der Feldgrauen ist längst zurückgeflutet in das dornige und steinige Bett der Heimat.

Oberleutnant a. D. Karl Hammes steht in der Aufseherloge neben einem Fabriktor.

Er knirscht leise mit den Zähnen. Die englisch-französische Kontrollkommission wird erwartet. Sie will sehen, ob Deutschland auch bis zum letzten verbotenen MG.-Lauf abgerüstet hat. Hammes soll die Fremden durch die Fabrik führen, in deren weiten Hallen zerschlagene Geschützrohre wie Leichensteine starren.

Es war nichts geworden mit dem Ausruhen im Haus an der Mosel, nichts mit dem Weinbau. Verflucht noch einmal, es waren überhaupt schlechte Weinjahre für einen abgeschossenen deutschen Flieger. Nichts wollte mehr geraten. Gute Freunde meinten sogar, man sollte es einmal mit dem Singen versuchen. Wie gesagt, der Oberleutnant a. D. schloß blinzelnd die Augen. Kein noch so schöner Frühlingstag brachte es fertig, ihm das graue Herz wieder heller zu machen. Wenn jetzt wenigstens die Bretterwand ...

Da läuft nämlich eine Bretterwand quer durch die Halle C, gut verkleidet, tadellos getarnt. Es sieht so aus, als höre die Halle hier an der Bretterwand auf. Als sei nichts dahinter. Nichts. Mein Gott, und wenn schon. Dahinter liegen ein paar gerettete MG.-Schlitten, ein paar sauber geölte MG.-Läufe, ein kleiner Haufen graues Munitionsband. Was bedeutet das schon auf diesem großen Friedhof starrender Leichensteine!

Wenn es aber glückt, das mit der Bretterwand, dann wird der Oberleutnant a. D. Karl Hammes morgen nacht auf der Bahn sitzen und vierter Klasse mit ein paar Kisten als Reisegepäck davonfahren. Gesang zu studieren, ist eine feine Sache. Man findet zwischendurch Zeit, ungestört seinen Liebhabereien nachzugehen.

Ungestört? Nun, für die interalliierte Kontrollkommission sind diese paar Kisten gewiß ohne Bedeutung. Aber dieses fremde Gesindel, das sich da an der deutsch-polnischen Grenze herumtreibt, das den Krieg an der Front nie gesehen und nie auf eine Kommandostimme gehört hat, dieses Gesindel soll sich ein wenig an den Kisten und ihrem Inhalt erfreuen! Verflucht noch mal!

*

Der Wagen, dem die fremden Herren der englisch-französischen Kontrollkommission eben entsteigen, ist rascher gefahren als die Gedanken. Zögernd öffnet der Oberleutnant a. D. die kleine Tür der Aufseherloge. Zögernd und mit einem Kopfnicken begrüßt er die fremden Herren. Er blickt sie nicht an. Er sieht durch sie hindurch, als seien sie aus Glas.

Eine Stille entsteht, peinlich, unüberbrückbar. Bis der Führer der Kommission an den Oberleutnant tritt und in deutscher Sprache sagt: „Ich danke Ihnen, Herr Kamerad!"

„Was?"

Oberleutnant a. D. Karl Hammes versteht nicht. Er sieht einen Menschen vor sich stehen in der Uniform eines französischen Offiziers, dann spürt er den leichten Druck eines Zeichens auf dem Arm. Der fremde Offizier tritt mit ihm einen Schritt zur Seite: „Sie erkennen mich nicht? Ich habe Sie sofort erkannt. Ich weiß, es war verboten — damals. Aber Sie haben trotzdem die Tasche richtig über meinem Heimathafen abgeworfen. Der Brief ist angekommen. Meine Frau erfuhr daraus, daß ich zwar abgestürzt, daß ich aber lebte und unverletzt in deutscher Gefangenschaft war."

Der fremde Offizier schweigt. Dann gleitet ein Lächeln über sein Gesicht: „Es war mein erster Luftkampf — damals. Und ich wär seit drei Tagen verheiratet."

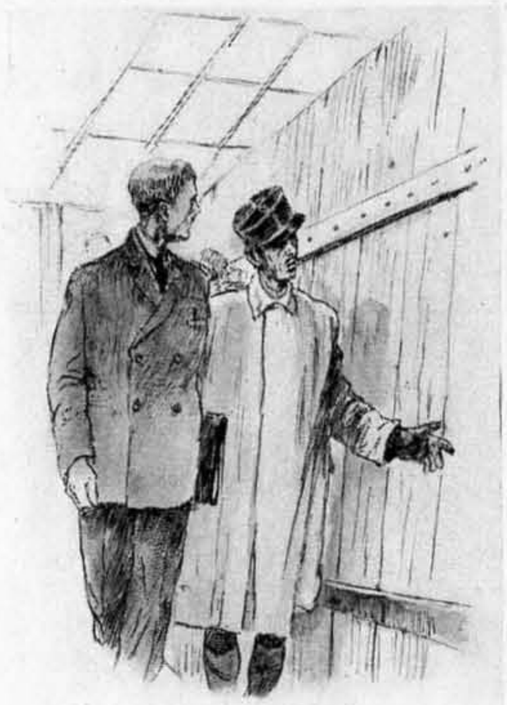
Oberleutnant Hammes wischt sich mit der Hand über die Stirn und versucht, vier Jahre seines Lebens auszuwischen. Aber das geht nicht. Und darüber hat auch schon der Rundgang begonnen. Halle A und Halle B sind abgeschritten. Der Oberleutnant geht wie im Traum. Sonne und blauer Himmel fluten über die Fabrik hin. Und wahrhaftig, da taucht auch wieder das Haus an der Mosel auf. Die Leute sagen, es sei Friede. Die Leute wissen es nicht anders. Die englisch-französische Kontrollkommission weiß es besser.

Und jetzt schreiten sie durch Halle C, ernst und gemessen. Der Oberleutnant blickt von der Seite den alten Gegner an. Kein weiteres Wort ist zwischen den beiden bisher gewechselt worden. Aber so leichtsinnig konnte man damals sein, daß man ungedeckt bis in den feindlichen Flughafen vorstieß, um ein Versprechen einzulösen, das man einen gefangenem französischen Fliegerkameraden gegeben hatte.

„Und die Bretterwand hier? Was ist hinter der Bretterwand?" fragt der Franzose und bleibt plötzlich mit seinem Gefolge stehen.

„Nichts", antwortet Oberleutnant a. D. Karl Hammes leichthin. Er sagt „Nichts", und scheint zu lächeln. Aber sein Herz schlägt. Und der Franzose sieht ihn an. Blick ruht in Blick — lange — wie damals. Das gleiche Fragen und Warten, Verstehen und Erfüllen wie damals, als Oberleutnant Hammes den Brief des Gegners angenommen hatte, obgleich es verboten war.

Dann hebt der Franzose grüßend zwei Finger an die Mütze und sagt: „Gut. Ich danke, Herr Kamerad." Er wendet sich knapp, die Besichtigung ist beendet.



Als der Wagen der fremden Herren längst fort und kein Schatten mehr zu sehen ist, steht Oberleutnant Hammes immer noch im offenen Torweg der kleinen Aufseherloge und lächelt vor sich hin. Wie ein Kind steht er da. Und er spürt, wie an diesem Frühlingstag sein graues Herz hell geworden ist.

*

Also hat er mir erzählt mit eigenen Worten, der Frontkamerad und Fliegeroberleutnant Karl Hammes, kurz nach dem Krieg in Essen, da er als Bühnensänger seinen ersten Lorbeer sich ersang. Knapp zwanzig Jahre später hat sich sein Schicksal erfüllt.

Ein Lorbeerblatt auf dein Grab in Polen, Oberstleutnant Karl Hammes.

Täglich passieren Anekdoten

Ein Fernaufklärer, vom Feindflug zurückkehrend, funkt, sein Fahrwerk sei nicht im Lot. Er bringt die Räder nicht heraus. Er brummt um den Platz, zweimal, dreimal . . . es klappt nicht, da ist was kaputt.
Die Sache zieht allmählich „Blasen".
Die Funkbude wird von Männern gestürmt, die wissen wollen, was denn los ist.
Nichts ist „los": Das Fahrwerk sitzt fest.
Der brave Bordfunker funkt und funkt.
Erst funkt er: „Stellt die Suppe warm!"
Dann: „Grüßt Marie! Wir bleiben oben."
Es scheint dann aber doch nicht so. Plötzlich schweigen die Motoren, die Kiste nimmt das Landetuch an.
Da funkt er noch einmal: „Gute Nacht! Gleich kracht's."
Es kracht aber nicht. Der sanfte Walfisch legt sich friedlich auf den Bauch.
Man muß nur Nerven haben.

Zeichnung von Richard Heß

Die Transporte trudeln so rasch ein, daß meist zuerst der Mann eintrifft, dann das Schreiben, das ihn ausweist. Da wird also solch ein Mann erprobt. Er fliegt. Er fliegt vor. Er fliegt vorzüglich. Er fliegt so vorzüglich, daß er auffällt.
Eigentlich ist kaum zu begreifen, was er, so einsatzfertig, noch hier soll. Der Ausbildungsleiter kommt auf den glücklichen Gedanken, zu fragen: „Was sind Sie von Beruf?"
„Fluglehrer."
Wir haben herzlich gelacht.

Ein Mann eines Horsts erhielt Befehl, die Fensterscheiben zu verdunkeln.
Was tut der Flieger?
Er streicht mit Ölfarbe rabenschwarz sämtliche Fensterscheiben schwarz. Befehl ist Befehl.
Es gab noch nicht einmal einen Anpfiff.

Major Richard Euringer

Von Oberleutnant Carl Hähnel

Es ist schon einige Zeit her, seit Dädalus und Ikarus auf der altehrwürdigen Insel Kreta den Hühnern auflauerten und ihnen die Schwanzfedern ausrupften, um sie mit Kaugummi, Aloesaft und Tuchstreifen ihrer garantiert reinwollenen Gewänder zu Flügeln zusammenzukleistern, die sie dann mit dem aus den Geschichtsbüchern ersichtlichen Erfolg in die Freiheit trugen. Das war die Geburtsstunde der Fliegerei. So alt ist sie also schon. Kein Wunder, wenn dies uralte Metier auch seine eigene Sprache hervorbrachte, wie sie andere alte Handwerke auch haben. Es muß bei Seeleuten, Jägern, Skifahrern und ähnlichen Berufen das Bedürfnis vorliegen, ganze Vorgänge in einem einzigen Wort zusammenzufassen, eine besondere Tätigkeit mit einem neuen, treffenden Wort zu belegen, das einesteils dem Eingeweihten klar sagt, was gemeint ist, andernteils dem Außenstehenden völlig unverständlich bleibt und ihn dadurch als blutigen Laien entlarvt, der ehrfürchtig vor soviel Sachkenntnis kapituliert.

Es ist klar, daß der Laie staunt, wenn ein Eingeweihter z. B. den „Knüppel an den Bauch nimmt", mit einem „Kavalierstart" losbraust, einige „Rollen, Loopings, Turns" hinlegt, die Maschine „auf den Kopf stellt", einen „kalifornischen Riesenslip" einlegt und den Kahn dann mit einer „Eierlandung" hinsetzt, ohne ihn „hinzurotzen".

Dunnerwetter, wird der Laie denken, das muß ja ein ganz toller Flieger sein und wird als gereifter Mann nur den Kopf schütteln, als Mutter leichte Beklemmungsgefühle haben, als Pimpf und jüngerer Bruder mit vor Eifer glänzenden Augen so lange fragen, bis alle Ausdrücke klar sind, und als „Fliegerbraut" ihrem Flieger mit unendlichem Stolz gebannt zuhören und sich eines angenehmen Gruselns nicht erwehren können. Ja, so ist's nun mal, genau wie der Lehrling das ihm noch fehlende Fachwissen ersetzt durch forciert fachmännische Ausdrucksweise, tut's auch der Fliegerlehrling bevorzugt. Als Beispiel sei nur erwähnt, daß es für einen jungen Flieger eine Sünde wider den Heiligen Geist ist, „fahren" statt fliegen zu sagen. Der alte Lufthansakapitän sagt nur fahren.

Doch aus jungen Dachsen werden alte Hasen und solange es Flieger gibt, werden sie ihre Zunftsprache sprechen.

Man sagt nicht mit Unrecht „Die Flieger sind ein sonniges Land, und Frühstück ist ihre beste Jahreszeit" und „Seine Eltern waren anständige Leute, er aber ging unter die Flieger". Kein Wunder, wenn die Leute, die also charakterisiert werden, eine

Sprache hervorbrachten, die äußerst „blumig", pietät- und phrasenlos ist und dabei den Nagel genau auf den dafür vorgesehenen Kopf trifft.

So gibt es z. B. beim Landen der Maschine eine Situation, in der sie noch rollt, plötzlich vor einem Hindernis scheut — man glaubt ja gar nicht, wie nervös so ein Aeroplan sein kann —, wundervoll leicht das Schwänzchen hebt und dabei die „Schnauze" wahrhaft wollüstig so lange neigt, bis sie im Dreck steckt. Diese graziöse Kapriole der Maschine, die auch wenig durch das dabei mild blöde Aussehen des Flugzeugführers beeinträchtigt wird, findet leider beim Propeller nicht das nötige Verständnis, sondern dieser zersplittert erbittert.

Dies ist ein wahrhaft monumentaler Anblick: der anklagend und leicht schaukelnd ins Äthermeer ragende Rumpf der Maschine, der in die fettige Flugplatzackerkrume gebohrte Motor und die neckisch gestutzten Propellerblätter. Der Flieger beruft sich in solchem Fall auf Turnvater Jahn, der diese Übung dringend empfahl, und nennt sie sinnig „Kopfstand".

Leider ist der Flieger auch einer besonderen Berufskrankheit ausgesetzt. Nach dem Genuß von Ölsardinen, Hummermajonnäse und anderen, auch alkoholischen, Köstlichkeiten ist er sogar besonders anfällig. Dabei neigt er dann dazu, all diese Delikatessen in einer geradezu aufdringlichen Gebefreudigkeit „von sich zu geben", die wahrscheinlich deshalb so wenig erfreulich empfunden wird, weil den Geschenken ein gewisses Odeur und eine spritzige Konsistenz anhaftet. Der kultivierte Mann benutzt für seine Gaben eine weiße Tüte. Der Flieger nennt das „Frühstück aus dem Gesicht fallen". Auch bei derlei Anlässen ist die Schadenfreude die reinste.

Alkoholische Köstlichkeiten sind übrigens in der Fliegerei überhaupt beliebte Nahrungsmittel, für Flieger sowohl wie für Flugzeuge, und werden „Schnaps" genannt. Um die Flieger vom Genuß der für die Maschinen bestimmten Schnapsrationen abzuhalten, hat man diesen Blei, Rizinus u. ä. beigemischt. Solche den Maschinen sicher zuträglichen Zusätze beeinträchtigen den Geschmack allerdings derart, daß von einem Genuß nicht mehr die Rede sein kann, und der Flieger verzichtet lieber darauf. Da auch die Feuchtigkeitskompasse früher Schnaps in Form von Spiritus enthielten, der — wie böse Zungen behaupten — von den Fliegern gierig geschlürft, von den Kompassen dagegen nicht entbehrt werden konnte, hat man diese neuerdings mit harmloseren Flüssigkeiten gefüllt.

Man sieht, es ist schon frühzeitig begonnen worden, die harmlosen Flieger zu schikanieren. Der Neuzeit allerdings blieb es vorbehalten, mit dem „Blindflug" eine besonders raffinierte Schikane auszubrüten. Denn beim Blindflugüben verhängt man die Fenster des Führersitzes mit Gardinen (sogar das bißchen Sonne neidet man dem Flieger) und läßt ihn nun blind auf Signalmasten, Schornsteine

und andere hochragende Einrichtungen der menschlichen Gesellschaft los. Dabei soll der Ärmste schweißgebadet auch noch allerhand mysteriöse Instrumente ausgerechnet im Auge behalten. Es ist klar, daß sich dabei ein neckisches Blindekuhspiel ergibt, dessen Wert aus zertöpperten Fahrgestellen, umgelegten Zäunen usw. hinlänglich ersichtlich wird. Das allmählich geringer werdende Anlehnungsbedürfnis der Maschine an solche menschliche Einrichtungen soll einen Anhalt für den Grad der Blindflugausbildung des Fliegers ergeben, die manchmal allerdings auch der Vorbereitung von Nacht- und Nebelflügen dient. In dieser Form ist die Blindfliegerei wenig beliebt, sie erfreut sich aber anderseits regsten Interesses, wenn sie das bedeutet, was gewöhnliche Sterbliche „schlafen "nennen.

A propos Nebelflüge! Überhaupt Nebel! Das ist eine der unsympathischsten Erfindungen. Der standesbewußte Flieger ist dann verpflichtet, Ausdrücke wie „Knoofe", „Waschküche" oder „Dreck" zu gebrauchen, mit denen er die manchmal auftretende Ausfüllung des freien Raums zwischen Himmel und Erde mit Nebel belegt.

Wer hätte nicht schon mal Heimweh gehabt und sich an einen bestimmten Ort unserer schönen Erde gewünscht? Auch der Maschine geht's mitunter so. Kommt es über sie, neigt sie ihre ausdrucksvolle Schnauze wehmütig-sehnsüchtig nach unten und strebt stur auf die Erde zu, die in beschleunigter Gangart zu erreichen versucht wird. Der Flieger nennt dies sicher berechtigte Gefühl kalt und herzlos „auf die Schnauze gehen". Meist tröstet der Flieger seine also empfindsame Maschine, indem er mit nerviger Faust in das hierfür angebrachte Steuer greift. Leicht mulmig wird die Sache erst, wenn die Maschine auf ihrem Willen beharrt und wie ein störrisches Pferd die „Ohren anlegt", d. h. wenn durch die eben erwähnte beschleunigte Gangart beide Tragflächen gleichzeitig nach hinten umgelegt bzw. weggedrückt werden. Dies wirkt besonders eindrucksvoll — sowohl auf die Maschine wie auch auf die dabei sehr plötzlich erreichte Erdoberfläche —, wenn das „Ohrenanlegen" möglichst vollständig geschieht.

Ist man dann unten, gibt's verschiedene Ausdrucksmöglichkeiten, um dies festzustellen. Der gebildete Flieger begnügt sich nicht einfach damit, zu konstatieren, daß „die Kiste hingeschmissen" ist. Weit gefehlt, er hat dafür sehr beachtliche Nuancen. So ist z. B. „Petroleum bohren" etwas ganz anderes als „Kleinholz machen" oder „die Kiste hinrotzen".

Hat der letztere Ausdruck Gültigkeit, dann muß die Maschine daliegen, wie das im Volksmund darunter verstandene schleimige Ablagerungsprodukt der menschlichen Luftröhre.

Ist „Kleinholz" gemacht worden, liegt die Maschine ganz anders da.

Diese Art des Abstellens flugmüder Maschinen auf der Erde erscheint im Hinblick auf die dabei anfallende Menge an fertigem Kleinholz äußerst lukrativ. Die vom Flieger neben dem eigentlichen Fliegen dadurch zusätzlich geleistete Arbeit wird von den vorgesetzten Dienststellen allerdings nur negativ gewürdigt.

Hat man „Petroleum gebohrt", bietet die Maschine ein dem „Kopfstand" ähnliches Bild. Nur steckt sie meist verschämt tiefer in der Erde. Das hängt aber von der Bodenbeschaffenheit ab. Allerdings hat diese Tätigkeit — da sie mit völlig unzulänglichen Mitteln ausgeführt wird — kaum Aussicht auf Erfolg, denn bisher sind Neuerschließungen von Petroleumquellen durch in die Erde getriebene Flugzeuge noch nicht vorgekommen.

Eine neben den drei erwähnten Ausdrücken hergehende Begleiterscheinung ist die, daß der Pilot im Gefühl, daß es eben „im Karton geknistert" oder daß „Rauch in der Küche" ist, leicht beklommen um die Trümmer herumsteht, falls er nicht gerade dringend im Krankenhaus benötigt wird.

Hat der Flieger all diese Fährnisse überwunden und darf er nun wirklich gegen den Feind, ist es sein Hauptbestreben, dem Gegner „den Laden vollzurotzen". Mit dieser sinnigen Umschreibung meint man die höfliche Geste, dem Feind soviel als möglich Landeserzeugnisse in Form von Geschossen zu schenken. Manchmal wird die Höflichkeit so weit getrieben — unsere Heeresberichte bezeugen diese ausgesuchte Höflichkeit immer wieder —, daß der in so überreichem Maße Beschenkte sich beschämt abwendet und „stinkend" entfleucht.

„Stinken" tut er dann, wenn ihn ein weißlicher Schleier umweht, der als ausströmendes Benzin die Empfangsbescheinigung von Treffern in den Benzintank ist. Da Stinken nicht nur an sich, sondern überhaupt unschön ist, unterbleibt dies bald, und das Entfleuchen geht in „warm abmontieren" über. Diese Art, sich zu empfehlen, wobei die Maschine leise weinend und brennend zur Erde zurückstrebt, wird vom Betroffenen immer als unsympathisch empfunden, gleichgültig, ob das „warm abmontieren" durch Leuchtspurgeschosse im Luftkampf infiziert wurde oder mit Bordmitteln, z. B. durch Vergaserbrand, selbst dargestellt wurde.

Nun sei aus der Fülle der Fachausdrücke noch einer erwähnt, der das bezeichnet, was die deutsche Luftwaffe mit zu ihren stolzen Erfolgen befähigt, die „Fliegerehe". Darunter versteht man das weder standesamtlich noch kirchlich sanktionierte Zusammenleben zweier Aviatöre in einer aus Sperrholz, Leinewand oder Blech

gefertigten Kiste, darunter versteht man die Firmenbezeichnung für die von „Franz“ und „Emil“ gegründete G. m. b. H. Zur Tätigkeit des einen Gesellschafters, des „Franz“, gehört das Bombenschmeißen und Orientieren, das mit Hingabe in „Verfranzen“ ausartet, zur Tätigkeit des anderen Gesellschafters, des „Emil“, gehört das „Knüppelrühren“, das Steuern der Maschine. Wie in jeder guten Ehe der Hausherr das Steuer führt, fühlt sich auch in der Fliegerehe der Emil als der Haushaltungsvorstand, während der Franz die spezifisch weiblichen Tätigkeiten, wie dirigieren, über die Benzin-Verhältnisse leben, Ausschmücken des Heims (siehe „Frühstück aus dem Gesicht fallen“) zu übernehmen hat. Nicht vergessen sei bei mehrsitzigen Maschinen der genau so zum Hausstand und zur Fliegerehe gehörende „Piepmatz“, der seinem Funkapparat nicht nur quietschende Geräusche, sondern auch wichtige Meldungen entlockt, und der „Heizer“. Mit diesem aus der Lokomotivbranche entlehnten Ausdruck benamst man den Bordmonteur, der wie ein gutes Kindermädchen über die Gören, über die Motoren, wacht.

Nach diesen Kostproben zum Schluß noch eine Mahnung. Da manche Worte der Fliegersprache nicht ganz dem im „Knigge“ festgelegten guten Ton entsprechen, beliebe man diese Lektüre zart Besaiteten und Kümmerern vorzuenthalten, da die Fliegerei Schäden, die derartigen Zeitgenossen an Seele und Gemüt entstehen könnten, nicht deckt. Allen anderen, die Freude daran haben, und unserer Fliegerei rufen wir ein donnerndes „Halsundbeinbruch!“ zu.

Uniformen und Abzeichen der Luftwaffe

Die Uniform der Luftwaffe unterscheidet sich von der des Heeres und der Kriegsmarine durch Farbe und Schnitt. Alle Angehörigen der Luftwaffe — Soldaten und Beamte — tragen eine Uniform in graublauer Grundfarbe, einen Rock im Sakkoschnitt, Hose ohne Biese, blaumeliertes Hemd mit schwarzem Binder (zum Ausgehanzug weißes Hemd). Das Hoheitszeichen der Luftwaffe ist ein auf einem hochkant stehenden Hakenkreuz sitzender Adler mit ausgebreiteten Schwingen. Es wird auf der rechten Brustseite des Rockes und an der Mütze getragen. Hoheitsabzeichen und Dienstgradabzeichen sind aluminiumfarbig, bei Generalen in Gold. Die Dienstgradabzeichen auf Schulterklappen und Schulterstücken entsprechen ganz denen des Heeres. Die Luftwaffe trägt jedoch außerdem Kragenspiegel mit Dienstgradabzeichen.

Die Kragenspiegel sind in ihrer Farbe entsprechend der Waffengattung verschieden. Die Waffenfarben sind für

Generale	weiß
Generalstab der Luftwaffe	karmesinrot
Fliegertruppe	goldgelb
Flakartillerie	hochrot
Regiment General Göring	weiß
Luftnachrichtentruppe	goldbraun
Luftwaffen-Bauregimenter	schwarz
Sanitätspersonal	dunkelblau
Ingenieurkorps der Luftwaffe	rosa
Nautikerkorps der Luftwaffe	dunkelgrün
Reichsluftaufsichtsdienst	hellgrün
Wehrmachtbeamte der Luftwaffe (außer Reichsluftaufsichtsbeamte)	dunkelgrün

Den Farben der Kragenspiegel entsprechen die Farben der Ränder an den Schulterklappen und der Unterlagen der Schulterstücke sowie die Kragenschnur der Unteroffiziere und Mannschaften. Offiziere und Beamte im Offizierrang tragen silberne, Generale sowie Beamte und Ingenieure im Generalsrang tragen goldene Kragenschnur.

Als Nebenfarbe zu den obengenannten Waffenfarben tragen Offiziere, Beamte und Ingenieure des Beurlaubtenstandes	hellblau
Regiment General Göring	hochrot
Nautiker	goldgelb
Beamte des Reichskriegsgerichts	bordeaurrot
Brandmeister	goldbraun
übrige Beamte	hochrot

Generale und Beamte im Generalsrang tragen weißen Besatz an den Hosen, Ingenieure im Generalsrang rosa und Generalstabsoffiziere karmesinroten Besatz. Die Mantelaufschläge sind bei Generalen, Beamten und Ingenieuren im Generalsrang in der gleichen Farbe wie der Hosenbesatz.

Angehörige von Traditionsverbänden tragen den Namen des Verbands auf blauem Band auf dem rechten Unterarm. Solche Traditionsverbände sind: Regiment General Göring, Jagdgeschwader Richthofen, Geschwader Boelcke, Immelmann, Hindenburg, General Wever, Horst Wessel, Leo Schlageter, Legion Condor, Tannenberg. Fallschirmjäger tragen grüne Ärmelstreifen mit der Aufschrift „Fallschirmjägerregiment 1“ usw., im übrigen die gelbe Waffenfarbe der Fliegertruppe.

Auf den Kragenspiegeln tragen die Soldaten der Luftwaffe als Dienstgradabzeichen Schwingen, Beamte dreieckige Sterne, Ingenieure zwei-, drei- oder vierflügelige Luftschrauben. Die Schwingen sind bei allen Dienstgraden gleich, bei
Generalen aus Goldgespinst in goldgesticktem Eichenkranz,
Stabsoffizieren aus Aluminiumgespinst in ebensolchem Eichenkranz,
Hauptleuten, Oberleutnanten und Leutnanten ebenfalls aus Aluminiumgespinst mit einem kleinen Eichenlaub unterhalb der Schwingen,
Unteroffizieren aus Leichtmetall.
Der Generaloberst trägt auf den Spiegeln das vergoldete Hoheitsabzeichen der Luftwaffe in goldenem Eichenkranz, der Generalfeldmarschall dazu gekreuzte Marschallstäbe.
Es tragen:
1 Schwinge: Generalmajor, Major, Leutnant, Unteroffizier, Flieger;
2 Schwingen: Generalleutnant, Oberstleutnant, Oberleutnant, Unterfeldwebel, Gefreiter;
3 Schwingen: General der Flieger usw., Oberst, Hauptmann, Feldwebel, Obergefreiter;
4 Schwingen: Oberfeldwebel, Hauptgefreiter.

Auf den Schulterstücken bzw. Schulterklappen tragen

Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften des Reichsluftfahrtministeriums und der Nachrichtenabteilung des R.L.M. . . .	RLM
Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Lehrdivision . . .	L
des Wachbataillons der Luftwaffe	LW
der Flakartillerie	Nr. des Regts.
Sanitätsoffiziere und Unterärzte	Äskulapstab
Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Flakartillerieschule	FAS
Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Waffenmeisterschule	WS
Offiziere (W)	W
Offiziere, Unteroffiziere und Mannschaften der Luftkriegsakademie	KA
Luftnachrichtenschule	NS
Luftkriegsschule	KS
Höheren Luftwaffenschule	HS
Luftwaffensportschule	SS
Kraftfahrschule	KRS
Reichsschule für Luftaufsicht	LS
Reichsanstalt für Luftschutz	RL

Tätigkeitsabzeichen für Unteroffiziere und Mannschaften der Luftwaffe

Unteroffiziere und Mannschaften tragen am linken Unterärmel des Waffenrocks, Tuchrocks und der Fliegerbluse folgende Abzeichen gestickt in mattgrauem Garn auf Unterlage von Grundtuch:

Fliegendes Personal, soweit nicht zum Tragen eines Flugzeugführer-, Beobachter- oder Fliegerschützenabzeichens berechtigt

2. Fliegertechnisches Personal

3. Flakartillerieabzeichen (Verleihung nach besonderen Bestimmungen)

4. Seemännisches Bootspersonal

5. Verwaltungs-Unteroffizier

6. Gerätverwalter für Kraftfahrzeuggerät (Kfz.)

7. Gerätverwalter für Flugzeuggerät (Flzg.)

8. Gerätverwalter für Scheinwerfergerät (Schw.)

9. Gerätverwalter für Luftnachrichtengerät (Ln.)

10. Fernsprecher

11. Fernschreiber

12. Funker

13. Peilfunker

14. Horchfunker

15. Truppennachrichtenpersonal d. Fl. Truppe u. Flak

16. Feuerwerker

17. Waffenunteroffizier Fl. Truppe u. Ln. Truppe

18. Waffenunteroffiz. Flakartill. u. Rgt. Gen. Göring

19. Sanitätspersonal

20. Kraftfahrer

21. Anwärter-Abzeichen (hier für Geräteverw. Kfz.)

Tätigkeitsabzeichen des fliegenden Personals

1. Flugzeugführer und Beobachter (Kranz goldfarb., Adler mit Hakenkreuz aluminiumfarbig)

2. Flugzeugführer (Kranz hellaluminium, Adler und Hakenkreuz altsilberfarb.)

3. Beobachter, Hilfsbeobachter

4. Fliegerschütze, Bordfunker, Bordmechaniker

5. Fliegererinnerungsabzeichen

6. Fallschirmschützenabzeichen

Ein Jahr großdeutscher Befreiungskampf

1. 9. 1939: Deutscher Gegenangriff in Polen. Die bedeutendsten Flugplätze und militärischen Ziele Polens werden von der deutschen Luftwaffe zerstört.
2. 9. 1939: Die deutsche Luftwaffe besitzt die uneingeschränkte Herrschaft über den gesamten polnischen Raum.
3. 9. 1939: Kriegserklärung Englands und Frankreichs.
4. 9. 1939: Erfolgreiche Abwehr der ersten englischen Luftangriffe auf Wilhelmshaven und Cuxhaven.
12. 9. 1939: Die polnische Armee bei Radom vernichtend geschlagen.
18. 9. 1939: Die große Vernichtungsschlacht im Weichselbogen beendet.
26. 9. 1949: Erster Angriff der deutschen Luftwaffe auf englische Seestreitkräfte in der mittleren Nordsee.
27. 9. 1939: Warschau ergibt sich bedingungslos.
17. 10. 1939: Deutscher Luftangriff auf englische Kriegsschiffe bei Scapa Flow.
18. 12. 1939: Englischer Luftangriff nördlich Helgoland unter großen Verlusten des Feindes abgeschlagen.
19. 3. 1940: Gescheiterter englischer Luftangriff gegen die Insel Sylt.
20. 3. 1940: Schlag gegen die britische Flotte bei Scapa Flow.
9. 4. 1940: Die deutsche Luftwaffe besetzt die militärisch wichtigen Flugplätze Dänemarks und Norwegens. Vernichtende Schläge gegen die feindliche Kriegsflotte.
20. 4. 1940: Die deutsche Luftwaffe vernichtet bei englischen Landungsversuchen in Norwegen mehrere Kreuzer und Truppentransporter.
30. 4. 1940: Der entscheidende strategische Erfolg der deutschen Wehrmacht in Norwegen: Landverbindung Oslo—Drontheim.
3. 5. 1940: Britisches Schlachtschiff durch Bombentreffer eines Stuka versenkt.
5. 5. 1940: Einbringung eines britischen U-Bootes durch zwei deutsche Flugzeuge
10. 5. 1940: Deutscher Gegenangriff im Westen. Erfolgreicher Großangriff gegen die feindliche Luftwaffe. Über 400 feindliche Flugzeuge vernichtet.
11. 5. 1940: Einnahme von Fort Eben Emael durch eine Abteilung der Luftwaffe.
12. 5. 1940: Deutsche Luftüberlegenheit im westlichen Operationsraum, 320 feindliche Flugzeuge vernichtet.
14. 5. 1940: Kapitulation Hollands.
17. 5. 1940: Einnahme von Brüssel, Löwen und Mecheln.
18. 5. 1940: Rückgliederung von Eupen-Malmedy.
24. 5. 1940: Boulogne gefallen.
26. 5. 1940: Calais in deutscher Hand.
28. 5. 1940: Kapitulation der belgischen Armee.
29. 5. 1940: Über 50 feindliche Kriegs- und Transportschiffe bei Dünkirchen durch deutsche Flieger vernichtet.
4. 6. 1940: Ende der großen Schlacht in Flandern.
10. 6. 1940: Kampf um Narvik siegreich beendet. Italien tritt in den Krieg ein.
14. 6. 1940: Einmarsch der deutschen Truppen in Paris.
15. 6. 1940: Einnahme von Verdun.
21. 6. 1940: Überreichung der Waffenstillstandsbedingungen in Compiègne.
25. 6. 1940: Der Waffenstillstand tritt in Kraft.
19. 7. 1940: Hermann Göring wird zum Reichsmarschall ernannt.

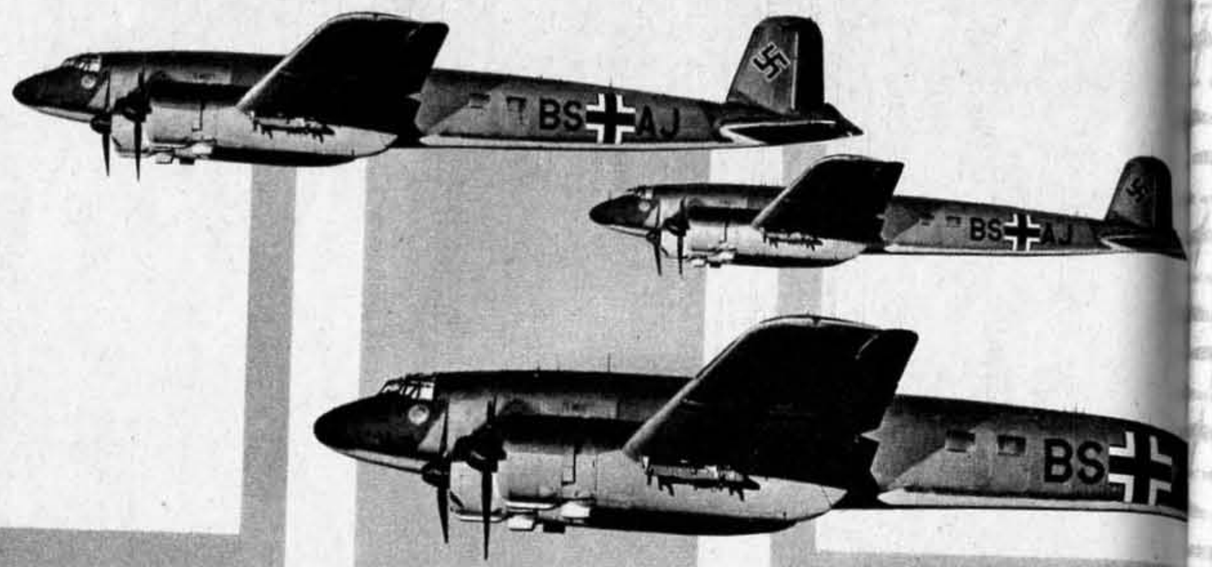
Fieseler .. Storch"
der fliegende Feldherrnhügel

GERHARD FIESELER WERKE GMBH KASSEL

Deutscher Forschergeist und deutsche Werkmannsarbeit schufen für die Luftwaffe die siegreichen Heinkel-Kampfflugzeuge
He 111

ERNST HEINKEL FLUGZEUGWERKE

Rostock-Marienehe / Berlin



FOCKE-WULF FLUGZEUGBAU G. M. B. H.

Helfer zum Sieg

ARADO

Die Sorgfalt, mit der eine ständig
Überprüfung aller Einzelteile wäh
rend des Produktionsvorganges
vorgenommen wird, ist eine
wertvolle Voraussetzung für die

**Betriebssicherheit
und Zuverlässigkeit
unserer Flugzeuge**

Querschnitte - Ergebnis exakter Berechnungen
werden auf Maßeinhaltung genauestens geprüft

DORNIER-WERKE

G. M. B. H. / FRIEDRICHSHAFEN

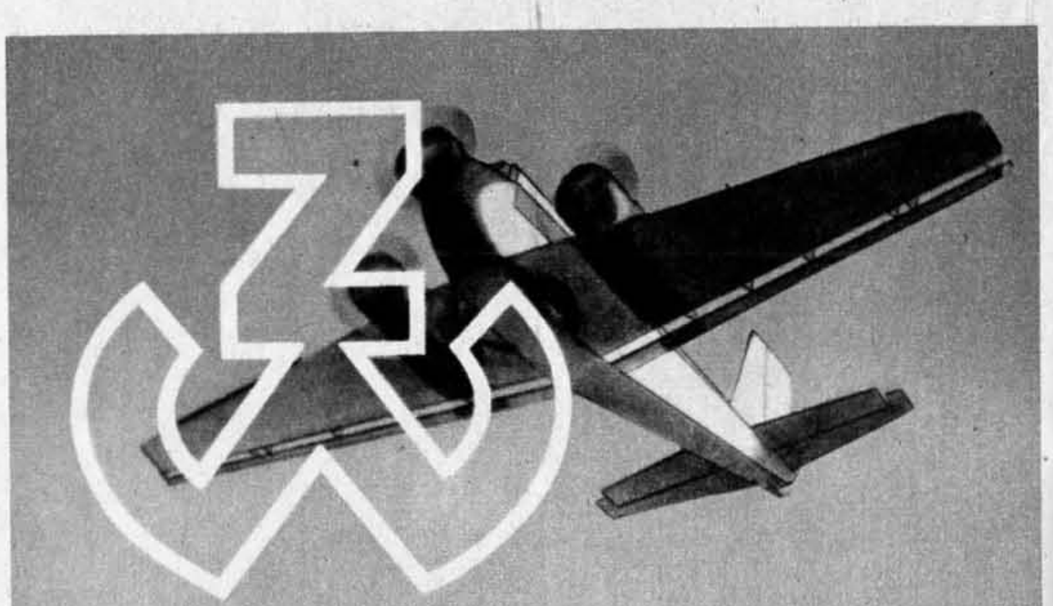
MESSERSCHMITT

JÄGER

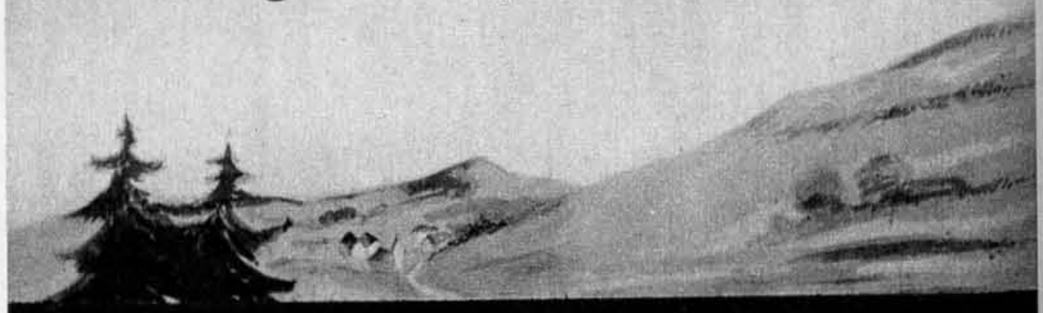
ZERSTÖRER

SIEGER

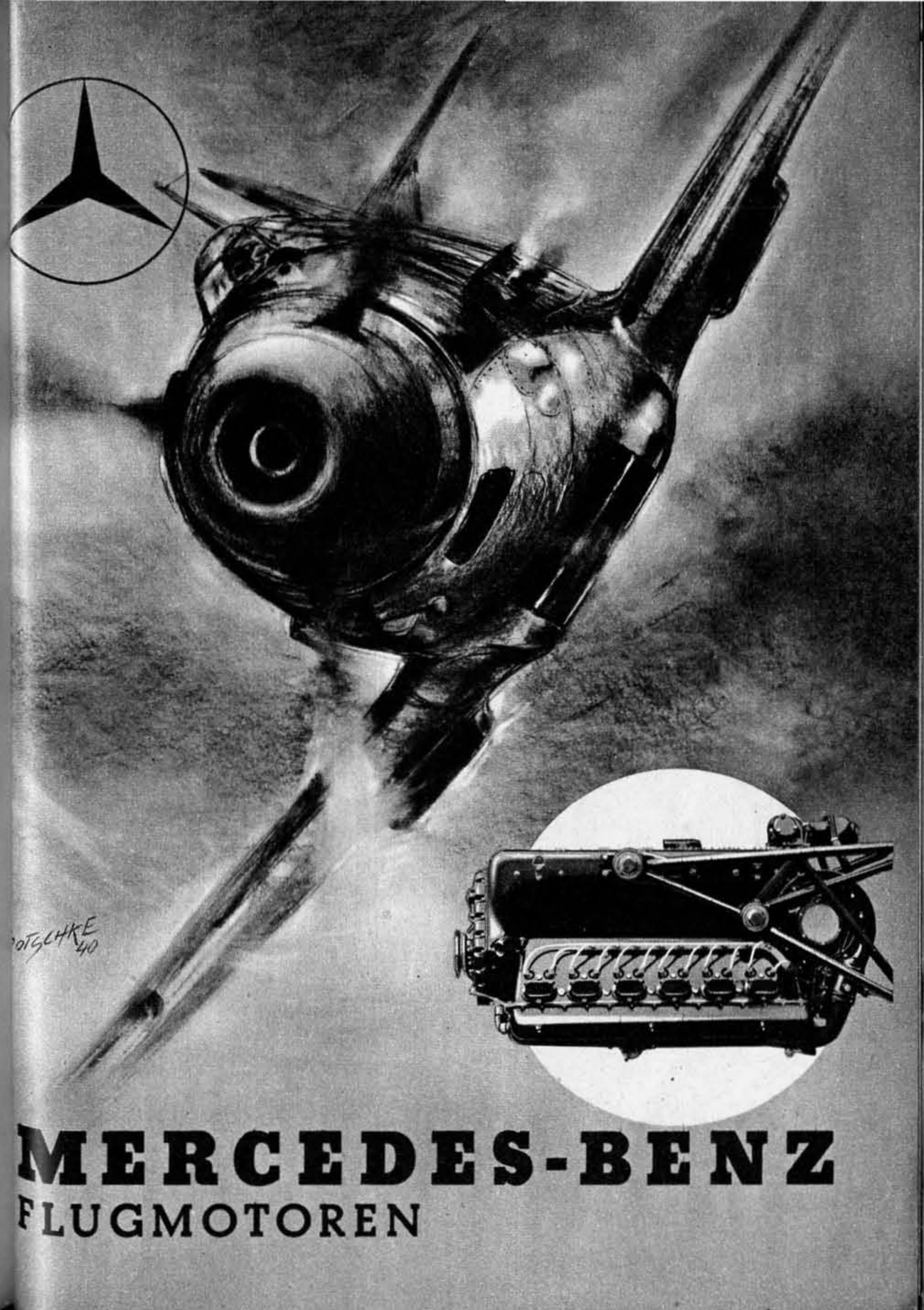
und Beschützer Deutschlands



Zoellner-Lacke für die Flugzeugindustrie



ZOELLNER-WERKE
Ges. für Farben- und Lackfabrikation m. b. H.
Berlin-Neukölln · Neukirchen Obpf. · Gegr. 1796



MERCEDES-BENZ
FLUGMOTOREN

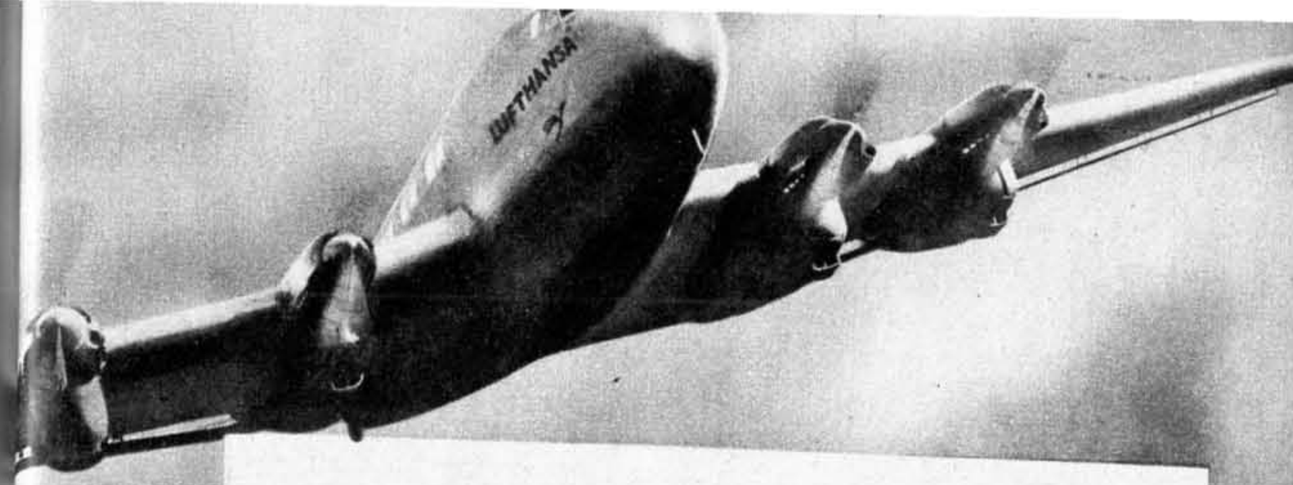
Dr.-Ing. BOEHME & Co.
LÜDENSCHEID—MINDEN/WESTF.

LUFTFAHRT-SONDERGERÄTE

Prüfstände und Prüfgeräte

für Flug- und Fahrzeugmotoren

SEPPELER-STIFTUNG
für Flug- und Fahrwesen
BERLIN-NEUKÖLLN



DER

DEUTSCHE LUFTPOOL

Geschäftsführung: Berlin W 8, Taubenstraße 8/9
Fernsprecher: Sammelnummern Ortsverkehr 110032
Fernverkehr 116741

LUFTFAHRT-KASKO-, UNFALL-, HAFTPFLICHT-VERSICHERUNGEN JEDER ART

57 Mitgliedsgesellschaften im Altreich, in der Ostmark und im Sudetengau:

Aachen-Leipziger Versicherungs-A.-G.	Aachen
Aachener und Münchener Feuer-Vers.-Ges.	Aachen
Agrippina Allgemeine Vers.-A.-G.	Köln
Agrippina See-, Fluß- und Landtransport-Vers.-Ges.	Köln
Albingia Versicherungs-A.G.	Hamburg
Allianz Versicherungs-Aktiengesellschaft	Berlin
Allgemeine Elementar Versicherungs-A.G.	Wien
Bayerische Rückversicherung A.-G.	München
Bayerische Versicherungsbank A.-G.	München
Berlinische Feuer-Versicherungs-Anstalt	Berlin
Colonia Kölnische Versicherungs-A.-G.	Köln
Deutsche Sachversicherung A.-G.	Hamburg
Deutscher Bauerndienst Allgem. Vers.-A.-G.	Berlin
Deutscher Lloyd Versicherungs-Act.-Ges.	Berlin
Deutscher Ring Transport- und Fahrzeug-Versicherungs-A.-G.	Hamburg
Donau, Allgemeine Versicherungs-A.G.	Wien
Dresdner Feuerversicherung, Landwirtsch. Feuervers. Sachsen, Allgem. Feuervers. in Deutschland	Dresden
Erste Allgemeine Unfall- und Schadens-Versicherungs-Gesellschaft	Wien
Feuerversicherungs-Ges. „Rheinland" A.G.	Neuss
Frankfurter Versicherungs-A. G.	Frankfurt a. M.
Frankona Rück- und Mitversicherungs-A.-G.	Berlin
Gerling-Konzern, Allgemeine Vers.-A.-G.	Köln
Gladbacher Feuer-Versicherungs-A.-G.	M.-Gladbach
Gothaer Allgemeine Versicherung A.-G.	Gotha
Gothaer Feuer-Versicherungsbank a. G.	Gotha
Gothaer Kraftfahrzeug- und Transport-vers.-A.G.	Köln
Hamburg-Bremer Feuer-Vers.-Ges.	Hamburg
Hamburger Allgemeine Versicherungs-A.-G.	Hamburg
„Heimat" Allgemeine Vers.-A.G.	Wien
Iduna-Germania Allgemeine Vers.-A.-G.	Berlin
Internationale Unfall- und Schadensvers.-Ges.	Wien
Kölnische Rückversicherungs-Ges.	Köln
Leipziger Allgemeine Transport- und Rückversicherungs A.-G.	Leipzig
Leipziger Feuer-Versicherungs-Anstalt	Leipzig
Magdeburger Feuer-Versicherungs-Ges.	Magdeburg
Mannheimer Versicherungs-Gesellschaft	Mannheim
Münchener Rückversicherungs-Ges.	München
National Allgemeine Vers.-A.-G.	Stettin
Nord-Deutsche Versicherungs-Ges.	Hamburg
Nordstern Allgemeine Vers.-A.-G.	Berlin
Nürnberger Lebensversicherung A.-G.	Nürnberg
Oldenburger Versicherungs-Ges.	Oldenburg
Schlesische Feuervers.-Ges.	Breslau
Schweiz. Unfallvers. Ges. in Winterthur, Direktion für das Deutsche Reich	Berlin
Securitas Bremer Allgemeine Vers.-A.-G.	Bremen
Sudetendeutsche Union Vers. A. G.	Reichenberg
Thuringia Versicherungs-A.-G.	Erfurt u. Berlin
Transatlantische Güterversicherungs-Ges.	Berlin
Union und Rhein Versicherungs-A.-G.	Berlin
Victoria zu Berlin Allge n. Vers.-A.-G.	Berlin
Victoria Feuerversicherungs-Act.-G.	Berlin
Wechselseitige Versicherungsanstalt Südmark	Graz
Wiener Allianz Versicherungs-A.G.	Wien
Wiener Städtische und Wechselseitige Janus Allgemeine Vers.-Anstalt a. G.	Wien
Württembergische Feuerversicherungs-A.-G.	Stuttgart
Württembergische und Badische Vereinigte Versicherungsgesellschaften A. G.	Heilbronn
Zürich Allgemeine Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-A.G., Filiale in Berlin	Berlin

Zu den Rückversicherern des Deutschen Luftpools gehören:

Der Verband öffentlicher Unfall- und Haftpflicht-Versicherungs-Anstalten in Deutschland	Berlin
Hamburg-Bremer Rückvers.-A.-G.	Hamburg
„Hamburger Phönix", früher Gaedesche Versicherungs-Aktien-Gesellschaft	Hamburg

Auskunft erteilt jede Mitgliedsgesellschaft

ist die Neophan-Blendschutzbrille äußerst wertvoll, da sie nicht nur einen idealen Schutz gegen Blendung, schädliche Höhenstrahlung und scharfen Wind bildet, sondern vor allem Sehen in natürlichen, aber so kontrastgesteigerten Farben ermöglicht, daß man die Wolkenbildung und damit die Wind- und Wetterverhältnisse besonders gut verfolgen kann. Die Augen ermüden weniger leicht, das Schauen beim Fluge strengt weniger an und ist genußreicher. Neophan ermöglicht daher auch kontrastreiche plastische Bodensicht, ist zur Beobachtung aller Vorgänge auf der Erde und bei der Ausmachung geeigneter Landemöglichkeiten vortrefflich geeignet

AUER Neophan

Literatur kostenlos von der

AUERGESELLSCHAFT A.G., BERLIN N 65

Wehr-Schießsport

Im Freien und im Hause mit Feuerwaffen

JGA-Wehrsportkarabiner
Kal. 22 l. f. B.

JGA-Wehrmannzimmerstutzen
Kal. 4 mm

JGA-Scheibenpistole
Kal. 22 l. f. B. und 4 mm

und dazu . . .

für Kleinkaliber- und Pistolenschießen:
die selbsttätige

JGA-Spieth-Schießanlage
Scheibenwechsel vom Schützenstand

für Wehrmannzimmerstutzen:
der **JGA-Zimmerschießstand**
mit automatischer Wechselbeleuchtung
oder die

JGA-Hausschießbahn
mechanischer Scheibenwechsel

SEIT 1859 JGA

J. G. Anschütz Germaniawaffenwerk A. G.
Werke in Zella-Mehlis (Thür.)
Verkaufsorganisation in Berlin
Berlin-Charlottenburg 4, Bismarckstraße 100

FRITZ LEITZ

Maschinen- u. Apparatebau

OBERKOCHEN (WÜRTTEMBERG)

DBU-Geräte bieten Raum- und Gewichtsersparnis erhöhte Sicherheit sowie Erleichterungen für Konstrukteur und Pilot

DEUTSCHE BENZINUHREN-GESELLSCHAFT M. B. H.

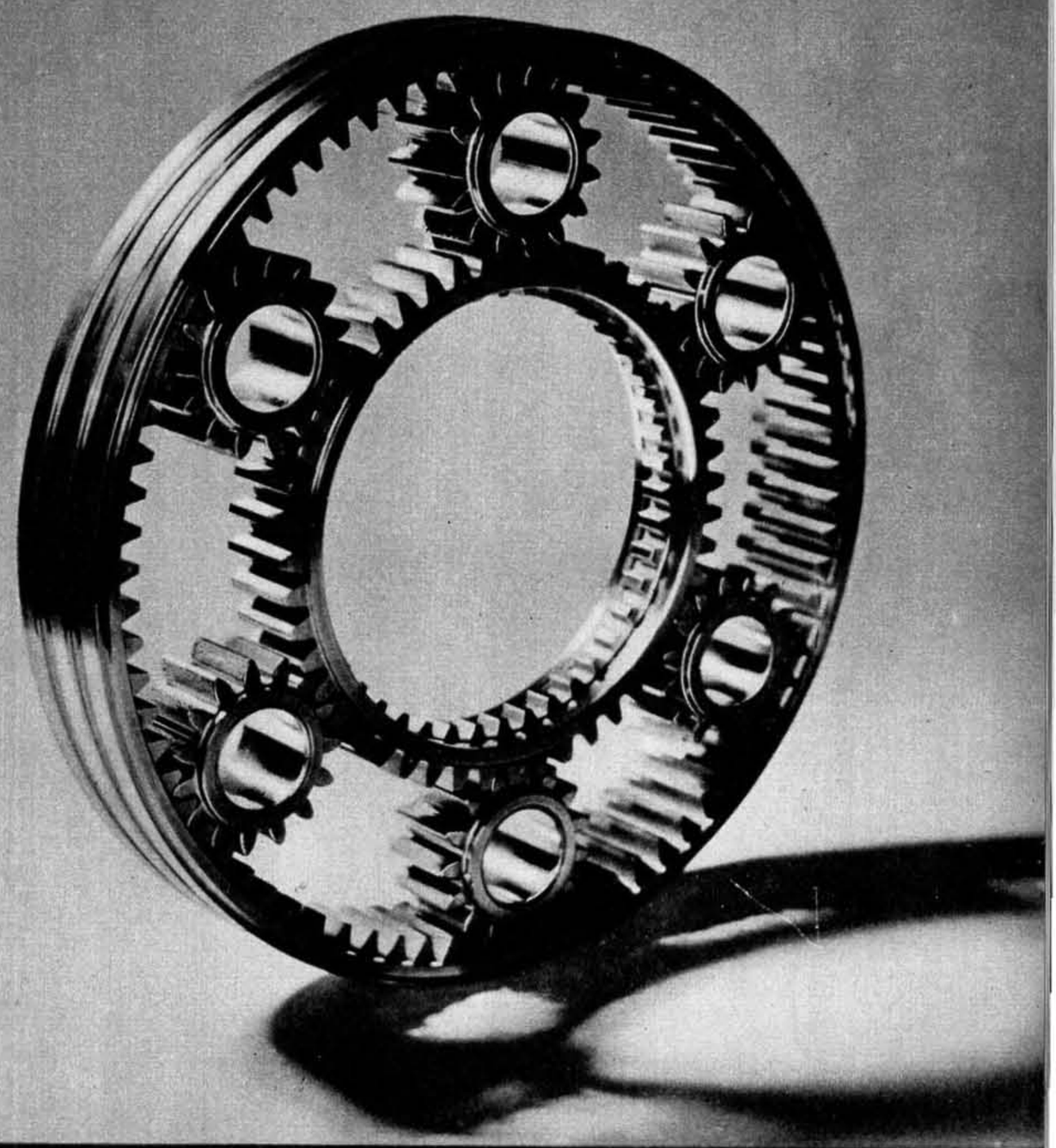
BERLIN SW 29

DRESDNER BANK

Hauptsitz Berlin • 456 Geschäftsstellen

Auskunft und Beratung in allen Außenhandelsfragen und sonstigen Bankangelegenheiten

KÖLLMANN-ZAHNRÄDER



KÖLLMANN GETRIEBEBAU G.M.B.H. LIEBERTWOLKWITZ/LEIPZIG

R STOCK & CO

Spiralbohrer-, Werkzeug- u. Maschinenfabrik
Aktiengesellschaft
BERLIN-MARIENFELDE

Adler-KALENDER 1941

mit 53 verschiedenfarbigen Kupfertiefdruck - Postkarten, 5 ganzseitigen Bildeinlagen und vielen aufschlußreichen Angaben über Luftwaffe und Luftfahrt. Überall für RM 2,–

VERLAG SCHERL BERLIN

Wir
fabrizieren

MAUSER
Jagd-, Sport- und
Verteidigungswaffen
MAUSER

MAUSER
10-Tasten-Addier- und
Buchungsmaschinen
MAUSER

MAUSER
Präzisions-
Feinmeßwerkzeuge
MAUSER

MAUSER
Spezial-Industrie-
Nähmaschinen

MAUSER-WERKE A-G
OBERNDORF (NECKAR)

SUM VERGASER-GESELLSCHAFT
CARL WIRSUM & Co KOMMANDITGESELLSCHAFT
Berlin SO 16

WALTHER

LEUCHT-PISTOLE
Kal. 4 für den Signaldienst

Interessenten verlangen Druckschrift AJ.

WALTHER

POLIZEI-PISTOLE
PP und PPK Kal. 7,65
für den
Sicherheitsdienst

CARL WALTHER, Waffenfabrik, ZELLA-MEHLIS

Seit Generationen

Pilka

Liköre Kümmel

ADLER-BÜCHEREI

Schlag auf Schlag

Die deutsche Luftwaffe im Feldzug der 18 Tage. Herausgegeben von Dr. H. Eichelbaum, Major im Reichsluftfahrtministerium. 128 Seiten, Kart. RM 1,–

Schwert am Himmel

Das Buch vom Werden, Wachsen und Wirken der deutschen Luftwaffe. Herausgegeben von Dr. H. Orlovius, Oberregierungsrat im Reichsluftfahrtministerium. 256 Seiten, Kartoniert RM 2,–

Luftsieg über Polen

Eine militärische Skizze mit wertvollen Aufzeichnungen über die selbständige Operation der Luftwaffe, die erstmalig in Polen durchgeführt wurde. Von Major Dr. Frhr. v. Siegler mit einer Einführung von General der Flieger Löhr. 128 Seiten, Kartoniert RM 1,–

In der gleichen Ausstattung erschien:

Breschen in Albions Bollwerk

Ein Tatsachenbericht in Wort und Bild über den Verfall des englischen Weltreiches. Herausgegeben von Dr. W. von Kries. 128 Seiten, Kartoniert 1,–

Überall zu haben

VERLAG SCHERL

Togal

gegen

Rheuma

Togal ist hervorragend bewährt bei

Rheuma
Ischias
Hexenschuß

Nerven- und
Kopfschmerz
Erkältungen

Unzähligen haben Togal-Tabletten rasche Hilfe gebracht. Die hervorragende Wirkung des Togal ist von Ärzten u. Kliniken seit 25 Jahren bestätigt. Keine unangenehmen Nebenwirkungen. Haben auch Sie Vertrauen und machen Sie noch heute einen Versuch — aber nehmen Sie nur Togal!

In allen Apotheken

Kostenlos erhalten Sie das interessante, farbig illustrierte Buch „Der Kampf gegen den Schmerz", ein Wegweiser für Gesunde und Kranke, vom Togalwerk München

COMMERZBANK

AKTIENGESELLSCHAFT

Aktienkapital: 80 Millionen RM
Reserven: 10 Millionen RM

Zentralverwaltung: Berlin W 8, Behrenstr. 46–48

360 Geschäftsstellen
in Großdeutschland

PERI

Bleibe

PERIANER!

auch wenn das eine oder andere PERI-Erzeugnis nicht immer zu haben sein sollte.

★

PERI Rasier-Creme
hautschonend, schnelle Barterweichung, leichtes Rasieren. Tube M -.50, 1.-

PERI Rasier-Klingen
handgeschliffen, extrascharf und lange Gebrauchsdauer. Stück M -.18

PERI Balsam Rasier- und Gesichtswasser
beruhigt, desinfiziert, reinigt und erfrischt die Haut. Flasche M 1.25, 2.20

PERI Hamamelis-Creme
für empfindliche Haut, vor und nach dem Rasieren. Dose M -.50

PERI Fixateur legt das Haar fest, nährt und pflegt es. Tube M -.50, 1.-

★

PERI-ERZEUGNISSE
haben sich durch Güte die Männerwelt erobert.

Dr. K

Dr. Korthaus

DR. KORTHAUS · FRANKFURT A·M

Schlag auf Schlag

– das ist die Sprache der deutschen Luftwaffe beim Einsatz gegen den Feind in der Luft und zu Lande. Ungeheures ist geleistet worden, um dieses Schwert zu schmieden, und Ungeheures hat dieses Schwert vollbracht. Überall aber, wo deutsche Flieger sind, ist auch

Der Adler

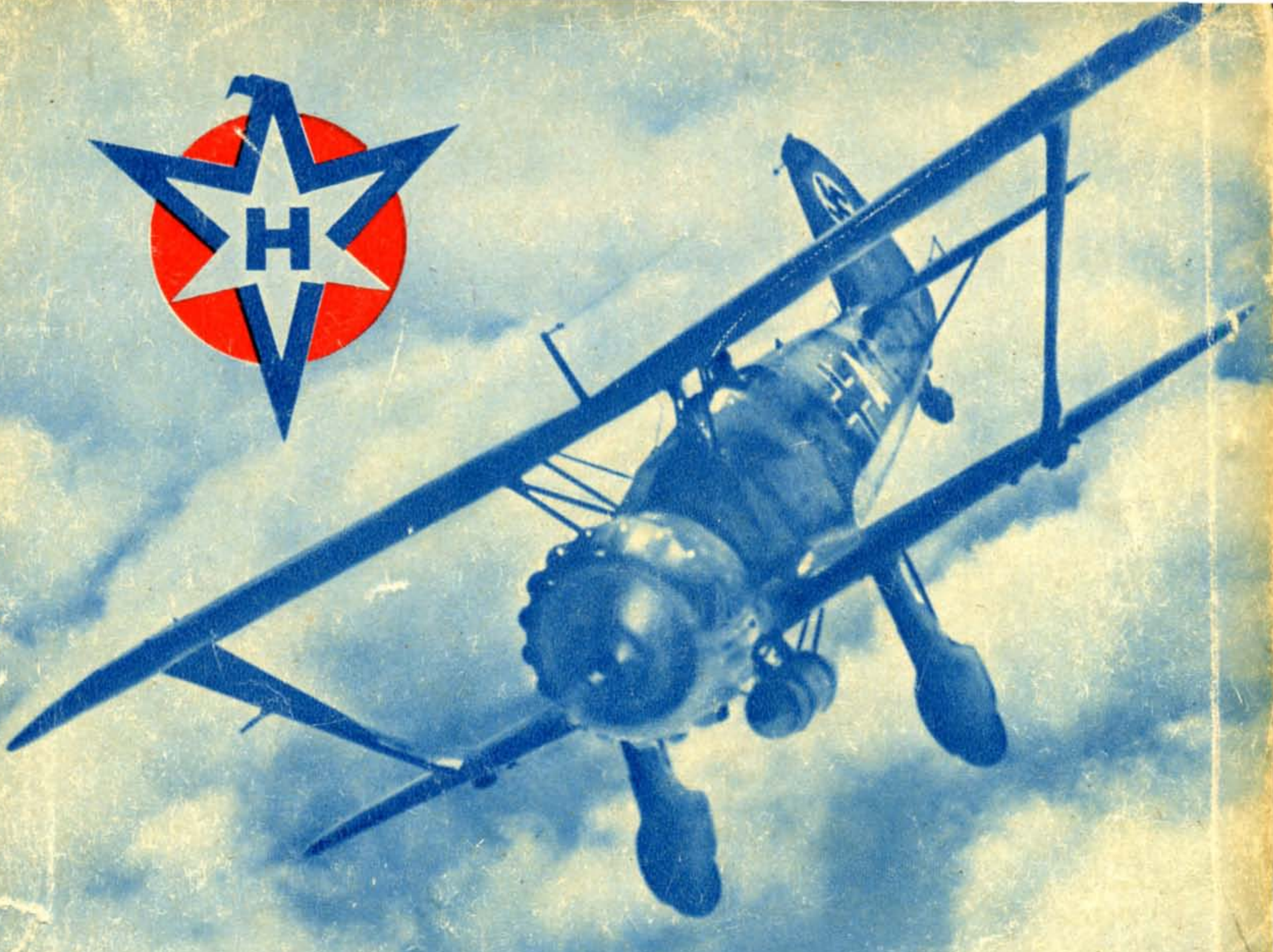
die große Luftwaffen-Illustrierte

und berichtet mitten aus dem Erleben heraus vom neuesten Geschehen, von Kampf und Sieg, von Männern und Maschinen, von Ausbau und Fortschritt, von ernsten und heiteren Stunden. Wer den ADLER ständig liest, steht in engster Verbindung mit unseren Fliegern. Wer die ADLER-Hefte sammelt, besitzt Dokumente von bleibendem Wert!

Der ADLER ist überall für 20 Pfennig zu haben

VERLAG SCHERL, BERLIN SW 68

Verantwortl. Anzeigenleiter: Willy Roth, Berlin-Frohnau, W. Gen. 6308 vom 30. 8. 40 M. A. 200000. Preisl. 1



HENSCHEL

S T U K A

HENSCHEL FLUGZEUG-WERKE A.G. SCHÖNEFELD / BERLIN